SKRZYDLATA POLSKA

NR 19 (826) • 7. V. 1967 • ROK XXIII, XXXVII • CENA 2 ZŁ

Dzień i noc nad całością granic Polski Ludowej czuwają naddźwiękowe myśliwce przechwytujące powietrznych sił zbrojnych, kierowane przez pilotów posiadających najwyższe kwalifikacje. Oto jeden z tych samolotów, podczas lotu ćwiczebnego.
Foto: J. Szymański

WICEPREMIER ZENON NOWAK PRZYJĄŁ ORGANIZATORÓW RAJDU SAMOLOTOWEGO DZIENNIKARZY I PILOTÓW

WICEPREMIER Zenon Nowak, który — podobnie jak w latach ubiegłych — objął honorowy protektorat nad VI Rajdem Samolotowym Dziennikarzy i Pilotów — przyjął 25 kwietnia br. przedstawicieli jego komitetu organizacyjnego w osobach: ppłka Bronisława Arabskiego, ppłka pil. inż. Antoniego Chojcana, red. Jerzego R. Koniecznego i red. Władysława Pawłowicza.

Przedstawiciele komitetu organizacyjnego tegorocznego rajdu poinformowali wicepremiera o stanie dotychczasowych przygotowań, a także o zamierzeniach związanych z organizacją rajdów w przyszłych latach.

Wicepremier bardzo przychylnie ocenił prace przygotowawcze do tegorocznej imprezy, informując równocześnie, że podobnie jak w poprzednich latach również i w tym roku ufundował nagrodę dla redakcji pisma, której przedstawiciel zwycięży w rajdzie.

W ciągu dwóch dni

Wyrównanie rekordu międzynarodowego i osiem rekordów krajowych we Wrocławiu

W dniach 22 i 23 kwietnia br. wrocławscy skoczkowie spadochronowi ustanowili osiem rekordów krajowych w skokach na celność lądowania.

22 kwietnia: Edward Ligocki w skoku z wysokości 1 500 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu wyrównał aktualny rekord międzynarodowy lądowaniem w środku krzyża (0,00 m). Krystyna Ligocka w skoku z wysokości 1 500 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu lądowała w odległości 4,18 m od środka koła. Z kolei w skoku grupowym z wysokości 1 000 m siedmiu skoczków w składzie: Władysław Kuźmiński, Wiesław Lenczner, Krystyna Ligocka, Edward Ligocki, Wojciech Soleżyński, Stanisław Sośnicki i Marian Zapart uzyskało odległość od celu wynoszącą 3,87 m.

23 kwietnia: Anna Kwaśnik w skoku z wysokości 1 500 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu lądowała w odległości 2,99 m od środka koła. W skoku grupowym z wysokości 1 500 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu trzy spadochroniarki w składzie Anna Kwaśnik, Krystyna Ligocka i Janina Zwierzchowska uzyskały wynik 4,47 m od środka krzyża. Wreszcie w skoku grupowym z wysokości 1 500 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu dziewięciu skoczków w składzie: Adam Kolak, Władysław Kuźmiński, Wiesław Lenczner, Krystyna Ligocka, Edward Ligocki, Ryszard Olszowy, Stanisław Sośnicki, Wojciech Soleżyński i Marian Zapart lądowało w odległości 2,27 m od środka krzyża. Rekord ten jednocześnie ustanowiono dla grupy siedmiu i ośmiu skoczków.

Tym samym bilans tegorocznych rekordów spadochroniarzy wrocławskich podniósł się do 15, a ogólny w kraju do 17.

Gratulujemy! **(m)**

WSPÓŁPRACA KRAJÓW SOCJALISTYCZNYCH W KOSMOSIE

W kwietniu br. odbywała się w Moskwie narada ekspertów z krajów socjalistycznych, poświęcona problemom współpracy w badaniu i wykorzystaniu przestrzeni kosmicznej do celów pokojowych. W naradzie uczestniczyli uczeni i kierownicy odpowiednich instytucji Bułgarii, Czechosłowacji, Kuby, Mongolii, NRD, Polski, Rumunii, Węgier i ZSRR.

Narada ekspertów opracowała protokoły (porozumienia) dotyczące poszczególnych tematów, eksperymentów i prac w zakresie badania właściwości fizycznej przestrzeni kosmicznej, meteorologii kosmicznej, biologii i medycyny kosmicznej oraz nakreśliła plan wspólnego wystrzeliwania sputników i rakiet.

W dziedzinie łączności kosmicznej narada uznała za celowe utworzyć międzynarodowy system satelitów komunikacyjnych, zapewniający przekazywanie programów telewizji, rozmów telefonicznych i innych rodzajów informacji. System ten będzie otwarty dla innych krajów, które zechcą się do niego przyłączyć.

Uczestnicy narady zapoznali się z aparaturą nadawczo-odbiorczą i innymi urządzeniami technicznymi dla obserwacji sztucznych satelitów Ziemi i dalszych obiektów kosmicznych oraz urządzenia do kierowania ich lotem, zwiedzili szereg instytucji naukowych prowadzących badania kosmiczne.

Narada wykazała jedność poglądów jej uczestników na problemy rozwoju współpracy krajów socjalistycznych w dziedzinie badania i wykorzystywania przestrzeni kosmicznej.

38 PRZELOTÓW SZYBOWCOWYCH W LESZNIE

DNIA 22 kwietnia br. 13 pilotów wykonało przeloty docelowo-powrotne na trasie Leszno — Przylep — Leszno (150 km). Najlepszą prędkość przelotową uzyskał Franciszek Kępka (78,75 km/h). Z kolei 23 kwietnia br. 8 szybowników przeprowadziło z powodzeniem prędkościowe przeloty po trasie trójkąta 100 km Leszno — Kotla — Wroniary — Leszno (104 km). I tym razem najlepszą prędkość uzyskał Franciszek Kępka (79,98 km/h). Tego samego dnia dziewięciu pilotów wykonało przelot docelowo-powrotny (2 × 35 km). Wreszcie 24 kwietnia br. siedmiu szybowników przeprowadziło prędkościowe przeloty szybowcowe na trasie trójkąta 100 km Leszno — Kotla — Wroniary — Leszno (104 km). Na wyróżnienie zasługuje czas Józefa Młocka. Uzyskał on prędkość 79,98 km/h. Ponadto jeden z pilotów wykonał przelot docelowo-powrotny 150 km.

Józef Dankowski

10-lecie KLUBU PUBLICYSTÓW LOTNICZYCH SDP

W Domu Dziennikarza w Warszawie obradowało 24 kwietnia br. walne zebranie sprawozdawczo-wyborcze Klubu Publicystów Lotniczych SDP, który obchodził równocześnie 10-lecie swego istnienia. Na obrady przybyli m. in.: sekretarz generalny Zarządu Głównego Stowarzyszenia Dziennikarzy Polskich red. Tadeusz Rojek, sekretarz Oddziału Warszawskiego SDP red. Stefan Olszewski, przedstawiciele Aeroklubu PRL i PLL LOT.

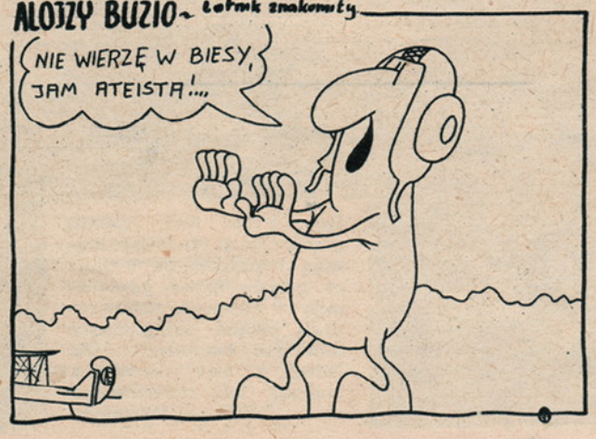
Na zebraniu Klubu, który nawiązuje do tradycji powstałego w latach 30-tych Klubu Sprawozdawców Lotniczych, omówiono dotychczasowy dorobek, przedyskutowano wiele żywotnych dla publicystów lotniczych problemów oraz ustalono kierunki dalszego działania i wybrano nowy zarząd KPL.

Klub Publicystów Lotniczych zrzesza aktualnie 67 członków, w tym 22 spoza Warszawy. W swej dotychczasowej pracy oparł swą działalność przede wszystkim o współpracę z Aeroklubem PRL i PLL LOT. Związki Klubu z tymi instytucjami są bardzo ścisłe, co znajduje m. in. wyraz w tradycyjnych już spotkaniach członków Klubu i innych dziennikarzy (m. in. z Sekcji Transportu i Dziennikarzy Sportowych) z kierownictwem tych instytucji na początku sezonu lotniczego i w końcu roku oraz przy prezentacji nowo zakupionego sprzętu latającego (włącznie z pokazem w locie). Niezależnie od tego, LOT i APRL zapraszał indywidualnie członków Klubu na różne swe imprezy i udostępniał im miejsca w samolotach. Efektem tego jest m. in. stale rosnąca ilość i jakość publikacji na tematy lotnicze w prasie, radio i telewizji. Niemniej jednak Klub ma w swej działalności jeszcze sporo do zrobienia, ponieważ dotychczasowy zasięg i skuteczność działania publicystyki lotniczej nie może zadowolić.

Na miano najpoważniejszej imprezy, której jednym ze współorganizatorów jest Klub, zasługuje Rajd Samolotowy Dziennikarzy i Pilotów. Łączy on w sobie elementy sportowo-lotnicze (i szkoleniowe) z dziennikarskimi. Należy podkreślić, że połowa uczestników rajdu to dziennikarze z radia i prasy terenowej, co uaktywniło ich na rzecz informacji i publicystyki lotniczej. Wspólnie z Aeroklubem PRL Klub prowadzi również całoroczny porajdowy Konkurs Lotniczy.

Nowo wybrany **Zarząd Klubu Publicystów Lotniczych** ukonstytuował się następująco: prezes — **Jerzy R. Konieczny** („Skrzydlata Polska"), wiceprezes — **Leopold Marschak** (Polskie Radio), sekretarz **Tadeusz Malinowski** („Skrzydlata Polska"), członkowie: **Bolesław Gaczkowski** („Wiraże"), **Bożidar Sosień** (PAP), **Maria Teisseyre** (Polskie Radio — Wrocław) i **Krystyna Wyhowska** („Życie Warszawy").

Z okazji 10-lecia życzymy Klubowi i jego nowemu Zarządowi dalszej pomyślnej działalności. (y)



Posiedzenie Komisji Spadochronowej Aeroklubu PRL

DNIA 22 kwietnia br. w sali konferencyjnej Biura Zarządu Głównego Aeroklubu PRL odbyło się posiedzenie Komisji Spadochronowej APRL. Na zebraniu tym członkowie komisji zapoznali się z programem treningu, opracowanym przez radę trenerów, obejmującym szkolenie Spadochronowej Kadry Narodowej do międzynarodowych zawodów spadochronowych w 1967 roku oraz do IX Spadochronowych Mistrzostw Świata, które odbędą się w 1968 roku. W toku obrad zapoznano się z projektem regulaminu mistrzostw świata, jak również ze sprawami omawianymi w Paryżu na Komisji Spadochronowej FAI. Członkowie komisji poinformowani zostali także o założeniach do regulaminów tegorocznych mistrzostw Polski. **(m)**

FRANCISZEK KĘPKA NA MISTRZOSTWACH NRF

W dniu 26 kwietnia br. o świcie wyjechała z Centrum Szybowcowego w Lesznie Wlkp. trzyosobowa ekipa polska na mistrzostwa szybowcowe NRF, których termin został o miesiąc przyspieszony. Naszym reprezentantem jest przedstawiciel młodego pokolenia, Franciszek KĘPKA. Towarzyszą mu Jerzy Adamek — kierownik ekipy i pomocnik zarazem oraz Mieczysław Wilczak — mechanik i kierowca samochodu „Nysa". W NRF Kępka walczył będzie na „Foce". (p)

Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

PIERWSZY w tym roku numer „Astronautyki" (kwartalnika popularno-naukowego Polskiego Towarzystwa Astronautycznego), który ukazał się dopiero w połowie kwietnia, przynosi m. in. następujące artykuły: Olgierda Wolczka — „Po Merkurym były Bliźnięta" i „Oczy" wokół Księżyca", Jacka Machowskiego — „Problemy Kosmosu na XXI Sesji Zgromadzenia Ogólnego ONZ", Władysława Geislera — „XVII Kongres Międzynarodowej Federacji Astronautycznej w Madrycie", Karola Nera — „Siedmiomilowe buty z napędem odrzutowym" oraz Krystyny Galubińskiej — „Psychologia Kosmiczna na XVIII Międzynarodowym Kongresie Psychologii w Moskwie". Poza tym „Astronautyka" drukuje pełny tekst „Układu o zasadach badania i wykorzystywania przestrzeni kosmicznej". Str. 32 + 4 okł., cena egz. 8 zł.

*

W RAMACH tegorocznych „Dni Wrocławia" (9—16 maja) obchodzony będzie po raz pierwszy „Dzień wrocławskich skrzydeł", który organizuje Aeroklub Wrocławski i miejscowe koło Klubu Seniorów Lotnictwa. Przewiduje się szereg lotniczych imprez masowych i kameralnych, a m. in. finał zawodów lotniczych dla najmłodszych.

*

PRACOWNICY służby naziemnej centralnego portu lotniczego w Warszawie na Okęciu wyposażeni zostali w radiotelefony, co znacznie usprawnia pracę na rozległym obszarze lotniska.

*

W ŁODZI odbył się ślub spadochroniarza miejscowego aeroklubu. Młodej parze, Jadwidze i Jerzemu Sikorom koledzy klubowi rozłożyli na schodach Urzędu Stanu Cywilnego Łódź-Górna rozwinięty spadochron, po którym nowożeńcy przeszli po dokonaniu ceremonii zawarcia związku małżeńskiego.

*

SZEF wyszkolenia Aeroklubu Białostockiego, Jan Jagodzik, objął czasowo funkcję kierownika tegoż aeroklubu.

*

WYTWÓRNIA Filmowa „Czołówka" realizuje film (reż. Jerzy Wolen) oparty na motywach książki mjra Bogdana Kaznowskiego „Na południe od Andromedy", za którą autor otrzymał nasze honorowe wyróżnienie roku — „Błękitne Skrzydła 1966". Będzie to impresja filmowa pt. „Tej nocy...". Treścią filmu jest walka o odnalezienie zaginionego samolotu.

*

AEROKLUB Jeleniogórski ma 26 kół lotniczych, które skupiają ponad 700 członków. Do najaktywniejszych w powiecie jeleniogórskim kół należą: koło lotnicze im. Cz. Tańskiego w Wojcieszycach, koło im. L. Bleriota przy Młodzieżowym Domu Kultury w Jeleniej Górze oraz koło im. Żwirki i Wigury przy Klubie „Gencjana" w Cieplicach.

*

Z OKAZJI „Dnia Pracownika Służby Zdrowia" przewodniczący Prezydium WRN w Lublinie Paweł Dąbek wręczył personelowi latającemu i technicznemu Lubelskiego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego dyplomy uznania i premie.

*

ZARZĄD pułkowy Kół Młodzieży Wojskowej warszawskiego pułku pontonowego nawiązał współpracę z Aeroklubem Włocławskim. Żołnierze tej jednostki żywo interesują się lotnictwem i wielu z nich chce uprawiać sport lotniczy.

WŁADIMIR KOMAROW PIONIER KOSMOSU

CZEKALIŚMY na ten start. Od szeregu przecież dni kwietniowych korespondenci prasy krajowej i zagranicznej przebywający w Moskwie informowali o przygotowaniach do lotu orbitalnego. Wiadomość zatem o wprowadzeniu w dniu 23 kwietnia na orbitę ziemską nowego statku kosmicznego typu „Sojuz-1" z płk. Władimirem Komarowem na pokładzie nie była zaskoczeniem. Pierwszy komunikat umożliwiał zapoznanie się z programem lotu i ogólnymi danymi. Celem lotu było: wypróbowanie nowego statku (a zatem lot Komarowa należy zaliczyć do doświadczalnych), prowadzenie badań biologicznych w warunkach stanu nieważkości oraz wypróbowanie poszczególnych podzespołów konstrukcyjnych statku. „Sojuz-1" okrążał Ziemię w czasie 88,6 min po orbicie zbliżonej do kołowej [201/224 km]. Orbita statku nachylona pod kątem 51 stopni 40 min. w stosunku do płaszczyzny równika była stosunkowo bardziej „płaska" w porównaniu do eliptycznych orbit poprzednich statków radzieckich (65 st.) typu „Woschod-1" i 2.

Pierwsze meldunki odebrane od kosmonauty Komarowa informowały o dobrym samopoczuciu i planowym wypełnianiu naznaczonych czynności. I w momencie, gdy pełni już napięcia czekaliśmy na bardziej szczegółowe dane z pokładu statku „Sojuz-1", gdy przygotowywaliśmy materiały do najbliższego numeru, radio Moskwa przekazało tragiczną wieść o katastrofie... Do wypadków jesteśmy przyzwyczajeni, można powiedzieć, zawodowo. Zdajemy sobie doskonale sprawę, że tak jak w lotnictwie tak i w kosmonautyce nie może obejść się bez ofiar, ale wiadomość o śmierci Komarowa wstrząsnęła nami do głębi. To był pierwszy wypadek w Kosmosie...

Dnia 24 kwietnia Komarow otrzymał polecenie lądowania. I podczas tego właśnie skomplikowanego, jak wiemy, manewru nastąpiła tragedia.. Statek po pokonaniu gęstych warstw atmosfery, do której wszedł z drugą prędkością kosmiczną (11,2 km/s), miał otworzyć spadochron na wysokości 7 km. Spadochron jednak, według wstępnych danych, nie wypełnił swego zadania na skutek splątania się lin nośnych. Bliższe szczegóły katastrofy nie są jeszcze znane, a nad ustaleniem jej przyczyn pracuje specjalna komisja. Niewątpliwie można przypuszczać, że na wysokości 7 km otwarty został spadochron, tak zwany ustateczniający, który ustawia statek w pozycji korzystnej do wyrzucenia dalszych spadochronów — w tym hamującego. Prawdopodobnie lądowanie miało nastąpić z kosmonautą na pokładzie. (Również w amerykańskim programie „Apollo" przewiduje się otwarcie spadochronu ustateczniającego na wysokości 7,3 km, a trzech spadochronów głównych na wysokości 3,35 km).

Statek „Sojuz-1" był zupełnie nową konstrukcją — wskazuje na to nazwa i oznaczenie. Sławne „Woschody 1—2" są tu pewną analogią. Właśnie pierwszym „Woschodem" kierował Komarow podczas pamiętnego 24 godzinnego lotu rozpoczętego w dniu 12 października 1964 roku z załogą: Jegorowem i Fieoktistowem. Masa „Woschodu" wynosiła 5 320 kg i warto przypomnieć — statek ten lądował bezpośrednio na Ziemi z załogą na pokładzie.

Tylko dobę trwał lot statku „Sojuz-1", ale Władimir Komarow wykonał w pełni powierzone mu zadania. W komunikacie specjalnym ogłoszonym przez Prezydium Rady Najwyższej i rządu ZSRR podkreślono wyraźnie zasługi kosmonauty.

Władimir Komarow urodził się 16 marca 1927 roku w Moskwie, w rodzinie robotniczej Od najmłodszych lat pragnął zostać lotnikiem. Po ukończeniu specjalnej szkoły średniej lotnictwa wojskowego Komarow wstąpił do batajskiej uczelni dla lotników wojskowych, którą ukończył pomyślnie w roku 1949, a następnie służył w jednostkach wojskowego lotnictwa pościgowego. Był odważnym i doświadczonym lotnikiem, dając osobiście przykład wszystkim swym towarzyszom broni.

W roku 1954 Komarow wstąpił do Akademii Inżynierów Lotnictwa Wojskowego im. Żukowskiego, którą ukończył w 1959 roku.

Jako jeden ze zdolnych lotników-inżynierów został skierowany do pracy przy wypróbowywaniu nowych typów samolotów. Tu wykazał wiele zalet jako doświadczony organizator i inżynier. Zdolności i talent W. Komarowa przejawiły się szczególnie wyraźnie w oddziale kosmonautów, do którego został zaliczony w 1960 roku.

Ze szczególnym poczuciem odpowiedzialności Komarow zapoznawał się systematycznie z najnowszymi metodami techniki kosmicznej, wykonując szeroki program szkolenia lotniczego i spadochronowego oraz szkolenia specjalistycznego.

Uwzględniając wybitne zalety W. Komarowa, jako lotnika-inżyniera i kosmonauty, partia i rząd ZSRR powierzyły mu odpowiedzialne zadanie kierowania załogą pierwszego radzieckiego wielomiejscowego statku kosmicznego „Woschod-1" oraz wykonanie skomplikowanego programu naukowych badań i doświadczeń w Kosmosie. Zadanie to zostało zaszczytnie wykonane.

Był członkiem Leninowskiego Komsomołu, a od roku 1952 członkiem Komunistycznej Partii Związku Radzieckiego. Za wzorowe wykonywania zadań partii i rządu w dziedzinie opanowania przestrzeni kosmicznej Komarow otrzymał zaszczytny tytuł Bohatera Związku Radzieckiego oraz odznaczony został Orderem Lenina i Medalem „Złotej Gwiazdy". Został też odznaczony Orderem „Czerwonej Gwiazdy".

Za bohaterstwo, męstwo i odwagę przejawione w czasie próbnego lotu statku „Sojuz-1" Prezydium Rady Najwyższej ZSRR odznaczyło pośmiertnie Bohatera Związku Radzieckiego Władimira Komarowa po raz drugi medalem „Złotej Gwiazdy" i postanowiło wznieść w Moskwie popiersie kosmonauty.

„Świetlana pamięć wiernego syna naszej ojczyzny, żarliwego komunisty, odważnego zdobywcy Kosmosu i towarzysza walki na zawsze pozostanie w naszych sercach" — głosił nekrolog podpisany przez Leonida Breżniewa, Aleksieja Kosygina i Nikołaja Podgornego oraz innych przywódców radzieckich, a także uczonych i kosmonautów.

26 kwietnia w Moskwie odbyły się uroczystości pogrzebowe. Urnę z prochami kosmonauty wystawiono w Domu Armii Radzieckiej, gdzie honorową wartę pełnili przywódcy partii i rządu radzieckiego oraz wszyscy kosmonauci. Prochy kosmonauty Komarowa spoczęły w Murze Kremlowskim, w Alei Zasłużonych obok Mauzoleum Lenina.

Tragedią w Kosmosie poruszony został cały świat. Zewsząd też w dniach żałoby płynęły wyrazy współczucia. Akademia Nauk ZSRR otrzymała m.in. depeszę kondolencyjną podpisaną przez 47 astronautów USA, w której wyrazili oni głębokie ubolewanie pisząc m.in., że Komarow był jednym z nich.

Lotnictwo, technika rakietowa i kosmonautyka jakże często ponoszą bolesne straty — świeżo jeszcze w pamięci mamy dramat załogi statku „Apollo", ale straty te ponoszone są w imię rozszerzania ogólnoludzkiej wiedzy.

Nazwisko Rosjanina Komarowa — bohatera Kosmosu pozostanie na wieki w historii rozwoju astronautyki na jednym z pierwszych miejsc.

Jakim był Komarow w życiu prywatnym? Dowódca „Sojuza-1" był człowiekiem niezwykłej skromności, nie znosił reklamy i rozgłosu. Zapalony bibliofil i miłośnik muzyki wiele godzin spędzał przy książkach i wraz ze swymi dziećmi — przy pianinie.

Omawiając w miesięczniku „Awiacja i kosmonawtika" lot na statku „Woschod-1" Komarow tak pisał: „Mój lot kosmiczny jest wynikiem pracy ogromnego zespołu uczonych i konstruktorów, inżynierów, techników, robotników, służby medycznej i wielu innych specjalistów. I o tym zawsze pamiętają wszyscy nasi kosmonauci". Wspomniany artykuł Komarowa nosił tytuł: **Dla Ciebie Ojczyzno!**

P.E.

DZIĘKUJEMY ZA DIAMENTOWE PROGNOZY

Tak jak wśród rolników Wicherek uważany jest za boga urodzaju, tak wśród szybowników zyskał nominację na siewcę diamentów. Fot.: B. Koszewski

DWANAŚCIE diamentowych odznak to blisko dziesiąta część polskiego stanu posiadania i trzy procent wszystkich tych najwyższych odznaczeń szybowcowych na świecie. Tyle właśnie zdobyli nasi szybownicy na przełomie lat 1966/67.

Okres ten, jak żaden dotychczas sezon falowy, bogaty był w wyczyny wysokościowe. Na czoło uzyskanych rezultatów wysuwa się rekord międzynarodowy Stanisława Józefczaka, który na „Bocianie" z pasażerem Janem Tarczoniem osiągnął 11 860 metrów przewyższenia przy 12 560 m wysokości absolutnej. Równie cenna, jak ten światowy sukces, jest długa lista przewyższeń diamentowych i złotych. Diamentów bowiem w tym czasie zdobyli polscy szybownicy 44, a latający w naszych ośrodkach cudzoziemcy — 15. Wysokościowych warunków do złotej odznaki nasi piloci wywalczyli aż 51 — pozwoliło to na uzupełnienie 32 odznak. Dzięki tym wynikom utrzymujemy nadal przodującą pozycję w świecie w liczbie odznak diamentowych (stan posiadania 152) oraz złotych (łączna liczba 621).

Wielu jest ludzi, którzy się do niego przyczynili. Wśród nich, za włączenie się do akcji falowej z wielkim sercem, poczesne miejsce zajmują synoptycy z sekcji prognoz lotniczych PIHM-Okęcie i służby meteorologicznej Wojsk OPK, a także popularni telewizyjni „zapowiadacze" pogody. To dzięki nim każdego wieczora przed ósmą tłumy szybowników ciągnęły do telewizorów jak muchy do miodu. To ich zasługa, że najświeższe wiadomości o sytuacji falowej docierały do pilotów w całej Polsce i mobilizowały do decyzji „jechać natychmiast do Jeleniej Góry czy Nowego Targu". A że zdecydowana większość prognoz była trafna, z dnia na dzień rosło zaufanie i wdzięczność szybowników do „Chmurki" i „Wicherka". Dlatego też potem do nich i — opracowujących dane — synoptyków kierowane były z diamentowych wysokości uśmiechy i wyciągnięte w górę kciuki.

Miło nam donieść że, wdzięczność szybowników i uznanie władz lotnictwa sportowego dla synoptyków i telewizyjnych dziennikarzy znalazła swój konkretny wyraz. W dniu 18 kwietnia br. przedstawiciele sekcji prognoz lotniczych PIHM-Okęcie, służby meteo Wojsk OPK oraz dziennika telewizyjnego byli gośćmi Zarządu Głównego Aeroklubu PRL. Instytucje te — reprezentowane przez **mgra Wiktora Gorczyńskiego, Stanisława Adamczyka i red. Karola Bieleckiego** — otrzymały od prezesa APRL Stefana Antosiewicza pamiątkowe modele „Fok" z okolicznościowymi plakietkami. Jedną z tych „Fok" oglądali tegoż wieczoru wszyscy telewidzowie w dzienniku TV.

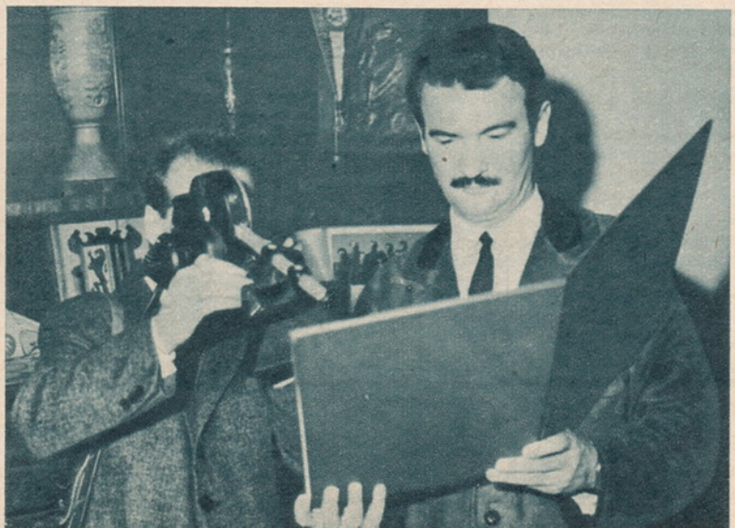
Zarząd Główny APRL, swymi specjalnymi dyplomami uznania, uhonorował również synoptyków z sekcji prognoz lotniczych PIHM-Okęcie — **Stanisława Górniewicza, Zygmunta Rawę i Zygmunta Treutlera** oraz służby meteorologicznej Wojsk OPK, oficerów **Kazimierza Górkę, Zenona Chudziaka i Jana Sułka**, a także sympatyczną parę z dziennika TV — „Chmurkę" i „Wicherka", czyli red. red. **Elżbietę Korsak-Rudnicką i Czesława Nowickiego.**

Na sympatycznym spotkaniu synoptyków, dziennikarzy i lotników sportowych, których reprezentowali także wiceprezes APRL gen. dyw. pil. Czesław Mankiewicz i Pelagia Majewska, nie tylko mówiono o ubiegłym sezonie falowym. O tym, ile piloci zawdzięczają meteorologom i tym, którzy na bieżąco przekazują informacje o lotniczej pogodzie.

Spotkanie stało się okazją do omówienia dalszych perspektyw tej miłej i owocnej współpracy. W letnim sezonie głównym problemem szybowników jest planowanie długich, diamentowych przelotów. Po udanych lotach falowych mamy obecnie w Polsce około 120 pilotów, którym do diamentowej odznaki brakuje tylko przelotu otwartego ponad 500 km. Im przede wszystkim, jak również aeroklubowym działaczom i personelowi, **polecamy obecne komunikaty Chmurki i Wicherka.** Komunikaty te — jak nam obiecali synoptycy i zainteresowani dziennikarze — będą zawierały informacje o możliwościach „pięćsetek" w następnym dniu. Przy czym informacje będą dotyczyły ośmiu głównych osi, po których przebiegają zwykle długodystansowe przeloty, spodziewanego okresu trwania termiki i ewentualnych obszarów niebezpiecznym (z zachmurzeniem wysokim).

Tak więc dziękując synoptykom oraz Wicherkowi i Chmurce za diamentowe falowe prognozy, mamy jednocześnie nadzieję, że dzięki nim usłyszymy wkrótce o wielu nowych diamentowych przelotach. (pj)

Wyżej: Honory pani domu pełniła m. in. pracowniczka ZG APRL, znana szybowniczka Urszula Śliwakowa — na zdjęciu z pracownikami sekcji prognoz lotniczych PIHM-Okęcie. Niżej: Kierownik informacji krajowej dziennika TV red. K. Bielecki demonstruje przed kamerą dyplom przyznany Wicherkowi.



Współpraca z synoptykami wojskowymi jest jednym z wielu przejawów cennej pomocy wojsk lotniczych dla lotnictwa sportowego.

BIBLIOTECZKA DOBREJ NADZIEI

MOŻNA by sądzić, że znakomite sukcesy międzynarodowe polskiego szybownictwa i jego czołowa pozycja na świecie znalazły właściwe odbicie w naszym ruchu wydawniczym. Ceniona za granicą polska szkoła latania szybowcowego, taktyka przelotów czy konstrukcja szybowców, chociaż mówi się o nich z uznaniem na świecie, nie znalazły dotychczas niestety, właściwego odbicia w naszej literaturze beletrystycznej, jak i technicznej, wyjąwszy — oczywiście — gazety i czasopisma.

W mojej podręcznej biblioteczce domowej leżą do dziś, pieczołowicie przeze mnie przechowywane, różne wydawnictwa i książki lotnicze — dziś już dokumenty historyczne — pełne wspomnień, lub zbeletryzowanych opisów wspaniałych wyczynów, rajdów, przelotów i zwycięstw w zawodach naszych znakomitości, m.in. Orlińskiego, Skarżyńskiego, Żwirki i Wigury i innych sławnych pilotów i znakomitych działaczy. Niestety, nie ma w mojej biblioteczce (i nie tylko mojej, zresztą) nic, co utrwalałoby w książce znakomite sukcesy Edwarda Makuli, Pelagii Majewskiej, może Wróblewskiego i Kępki i innych, którzy rozsławili imię Polski na świecie. Sami nie piszą, najwyżej czasem krótkie artykuły do prasy, a i też nikt ich do tego nie zachęca. A czas ucieka, w pamięci zacierają się powoli niezwykłe wrażenia i doznane przeżycia, stanowiące wielką przygodę naszych czołowych szybowników.

Gwoli ścisłości trzeba dodać, że coś tam wydano w minionym okresie, ale było to już dawno, a książki te nie są nawet przysłowiowymi rodzynkami w ruchu wydawniczym; nie dlatego, żeby były złe, ale jest ich po prostu stanowczo za mało. Z drugiej strony zaczyna mnożyć się niepokojąco typ książki kompilacyjnej, o ambicjach historycznych, w których autorzy starają się popularyzować tradycje lotnictwa polskiego, nie dbając zbytnio o ścisłość historycznych faktów i — co najważniejsze — pomijając lub podając wycinkowo, fragmentarycznie dwudziestoletni dorobek lotnictwa w Polsce Ludowej. Nie mam, rzecz jasna, nic przeciwko tego rodzaju książkom — są one również potrzebne i pożyteczne z punktu widzenia propagandy lotniczej. Niemniej jednak uważam, że stanowczo za mało ukazuje się książek traktujących o naszym współczesnym lotnictwie polskim, które by w sposób dokumentalny utrwalały bogaty dorobek powojenny polskich skrzydeł. Sprawa oczywiście nie jest prosta, a wymaga przede wszystkim dobrego rozeznania, zarówno ze strony wydawców, jak i też harmonijnego i owocnego współdziałania tychże z instytucjami lotniczymi, pisarzami, publicystami, a także dziennikarzami, którzy — być może — mogliby pomóc chwycić za pióro co lepszym znakomitościom naszego lotnictwa. Bowiem, patrząc statystycznie na współczesny ruch wydawniczy, wydajemy o wiele więcej niż przed wojną, a wszystko znika błyskawicznie z półek księgarskich. Zastanowić się jednak wypada: czy najtrafniej tematycznie?

Z literaturą techniczno-szkoleniową jest znacznie lepiej, chociaż i na tym odcinku nie może być mowy o absolutnym zadowoleniu. Stosunkowo bogaty dorobek pozostawiła nam tu Liga Lotnicza (wydająca wspólnie z wyd. MON), ale było to już bardzo dawno, a z książek nie pozostało śladu — nie mówiąc już o tym, że technika lotnicza poszła przez ten czas zdecydowanie naprzód, a programy szkolenia zmieniły się też kilka razy. Stąd też stale paląca konieczność coraz to nowych i aktualnych podręczników szkoleniowych, które zabezpieczałyby pod tym względem aktualne potrzeby szkolącej się młodzieży. Różnie z tym było w dawnych latach. Każdy, kto jednak kręcił się po lotniskach aeroklubowych i widział rozpalone twarze młodych ludzi i ich zdenerwowanie, kiedy zdawali egzaminy na licencje przed lotniczą komisją egzaminacyjną MK, ten zrozumie i doceni wagę problemu. Nie było się z czego uczyć, przede wszystkim w szybownictwie. Starych podręczników już dawno nie było (pomijając ich przestarzałość tematyczną), a nowe jeszcze nie zdążyły się ukazać.

Za te trudne sprawy wziął się jednak w ostatnich dwóch latach, trzeba przyznać dość energicznie, Aeroklub PRL, a ściślej dział propagandy Biura ZG APRL, który we współpracy z Wydawnictwami Komunikacji i Łączności rozpoczął nadrabianie zaległości. Owocem tej współpracy jest realizacja Biblioteki Aeroklubu PRL, w ramach której na pierwszy ogień poszło szkolenie szybowcowe. I oto już mamy do odnotowania pierwszych sześć pozycji z tego cyklu. W zeszłym roku ukazały się trzy tematy: historia lotnictwa, zasady pilotażu i mechanika lotu, a w tym — już dalsze trzy: podstawowe wiadomości z medycyny lotniczej, eksploatacja szybowców i meteorologia lotnicza. Jak nas poinformował wydawca, w tym roku można się spodziewać jeszcze dalszych dwóch tematów: przepisy lotnicze i budowa szybowców; reszta (bo cykl obejmuje w ogóle 11 broszur), a mianowicie nawigację, wyposażenie szybowców i urządzenia startowe, wyjdzie najprawdopodobniej w przyszłym roku.

Ta biblioteczka szybowcowa, to oczywiście pierwsza jaskółka porządkowania ruchu wydawniczego w dziedzinie techniczno-szkoleniowej lotnictwa sportowego. To biblioteczka — jak byśmy to określili — dobrej nadziei. Ma ona wiele zalet i można przypuszczać, że w ślad za nią pójdą z czasem dalsze, nowe serie: spadochronowa i samolotowa, bo w modelarstwie lotniczym głód podręcznikowy wydaje się być z grubsza zaspokojony.

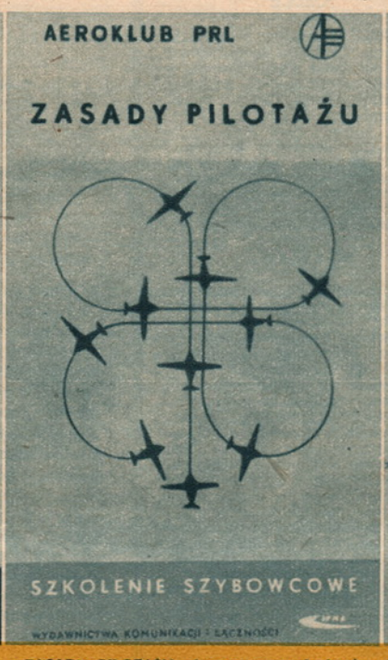
Każda z poszczególnych pozycji biblioteczki szybowcowej, ukazująca się w formacie 120x210 mm, posiada jednolitą, przyjemną szatę edytorską i stanowi odrębną całość tematycznie. W każdej z broszur znajduje Czytelnik materiał szkoleniowy obejmujący zakres wiadomości teoretycznych od podstaw do wiadomości niezbędnych do otrzymania srebrnej odznaki oraz licencji pilota szybowcowego. Broszury są dobrym materiałem samokształceniowym i mogą być wielce pomocne dla słuchaczy różnych kursów teoretycznych. Co ważne: każda z broszurek zawiera na końcu wykaz literatury pomocniczej i pytania kontrolne, które są jednocześnie pytaniami LKE przeprowadzającej egzaminy na licencję pilota szybowcowego. I nie tylko w tym tkwi zaleta biblioteczki. Może z niej korzystać również każdy sympatyk nie szkolący się, a tylko interesujący lotnictwem. Znajdzie w niej bowiem interesującą lekturę i odpowiedź na szereg teoretycznych i praktycznych zagadnień szybownictwa. Dlatego też polecamy ją wszystkim miłośnikom tej pięknej dziedziny sportu lotniczego.

Można by poszczególnym pozycjom biblioteczki, to i owo wytknąć, coś niecoś skrytykować. Zostawmy to jednak na odzielną recenzję każdej z broszur. Zawiadamiamy przy okazji, że broszurki są sprzedawane w księgarniach „Domu Książki". Pewna część nakładów została zakupiona przez APRL i rozprowadzona do aeroklubów.

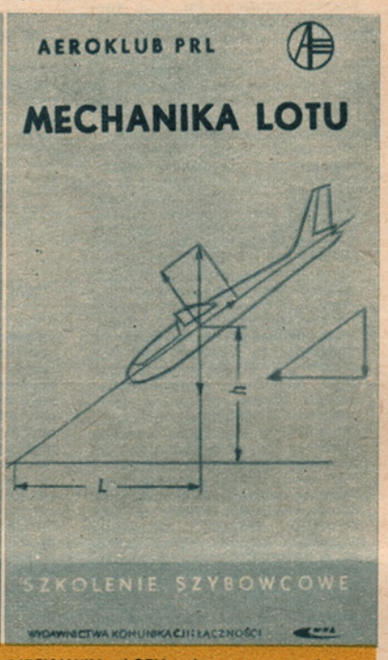
I jeszcze jedno. Za dobrą robotę trzeba pochwalić. Podajemy więc, że redagowaniem biblioteczki szybowcowej w APRL kieruje mgr Jerzy Adamek, który ją zresztą zainicjował, a w Wydawnictwach Komunikacji i Łączności redaguje red. Teresa Drżał.

JRK

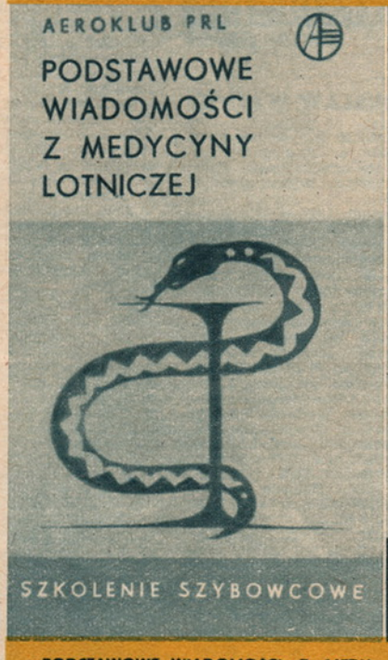
HISTORIA LOTNICTWA. Autor: **Tadeusz Rejniak.** Stron 60, ilustr. 32, nakład 10 000 + 200 egz., cena 6 zł. Na zlecenie Aeroklubu PRL Wydawnictwa Komunikacji i Łączności — Warszawa 1966.



ZASADY PILOTAŻU. Autorzy: mgr **Andrzej Pazio** i **Jan Winczo.** Stron 205, ilustr. 149 + 3 tablice, nakład 8 000 + 200 egz., cena 18 zł. Na zlecenie APRL Wydawnictwa Komunikacji i Łączności — Warszawa 1966.

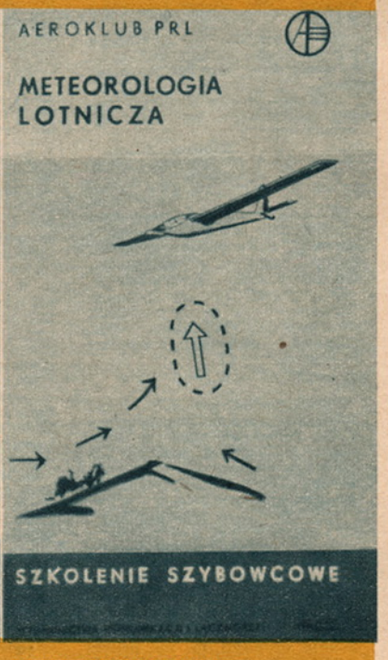


MECHANIKA LOTU. Autorzy: mgr inż. **Wiesława Łanecka-Makaruk** i dr inż. **Wiesław Łucjanek.** Stron 93, ilustr. 94, nakład 5 000 + 200 egz., cena 7 zł. Na zlecenie APRL Wydawnictwa Komunikacji i Łączności — Warszawa 1966.



PODSTAWOWE WIADOMOŚCI Z MEDYCYNY LOTNICZEJ. Autor: lek. med. kpt. pil. **Tadeusz Śliwak.** Stron 60, ilustr. 11+2 tablice, nakład 2 000 + 200 egz., cena 7 zł. Na zlecenie APRL Wydawnictwa Komunikacji i Łączności — Warszawa 1967.

EKSPLOATACJA SZYBOWCÓW. Autor: **Józef Zieleziński.** Stron 99, ilustr. 81 + 3 tablice, nakład 3 000 + 200 egz., cena 10 zł. Na zlecenie APRL Wydawnictwa Komunikacji i Łączności — Warszawa 1967.



METEOROLOGIA LOTNICZA. Autor: mgr **Marcin Schmidt.** Stron 106, ilustr. 70, nakład 4 000 + 200 egz., cena 10 zł. Na zlecenie APRL Wydawnictwa Komunikacji i Łączności — Warszawa 1967.

AEROKLUBY

INOWROCŁAW

PÓŁ wieku lotnictwa ZSRR" — pod takim hasłem Komenda Hufca ZHP Inowrocław — miasto i Aeroklub Kujawski realizować będzie wieloetapowy konkurs dla uczczenia 50 rocznicy Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej. Konkurs ma na celu popularyzację osiągnięć lotnictwa ZSRR na przestrzeni 50 lat, przyjaźni łączącej dwa nasze kraje kształtowanie uczuć internacjonalistycznych i zbliżenie problematyki lotniczej do młodzieży.

I etap. Konkurs rysunkowy. a) wiek uczestników 9—14 lat. Hasło: „Opowieść o prawdziwym człowieku", b) wiek uczestników 15—16 lat. Hasło: „Jaki startują o świcie".

Po lektuzre książek, wykonać jeden rysunek o dowolnej tematyce. Temat rysunku winien dotyczyć bohaterów przeczytanej książki, walk powietrznych itd. Udział w konkursie rysunkowym jest formalnym zgłoszeniem swego udziału w całej imprezie.

II etap. Plebiscyt na temat twórców lotnictwa radzieckiego. Błyskawiczny konkurs w prasie z podaniem 5 nazwisk twórców lotnictwa ZSRR. Po wypełnieniu kuponu zamieszczonego w prasie i przesłaniu pod adresem Aeroklubu Kujawskiego, uczestnik winien zapoznać się z działalnością swej postaci, której będzie musiał bronić na specjalnej imprezie wstępnej. Po zakwalifikowaniu się do finału wybrane zostaną 3 zespoły. Zwycięski zespół otrzyma cenne nagrody.

III etap. Spotkanie z ciekawym człowiekiem. Udział w spotkaniu z przedstawicielem ZSRR i opisanie swoich wrażeń. Oceniane będą również zdjęcia wykonane przez uczestników z takiego spotkania. Na miejscu specjalna komisja oceni pracę, a w późniejszym terminie dostarczone zdjęcia.

IV etap. Błyskawiczny konkurs w prasie na temat: Udział lotnictwa ZSRR w wyzwoleniu Polski. Uczestnik wypełnia kupon, odpowiadając na 5 pytań dotyczących udziału lotnictwa ZSRR w wyzwoleniu Polski.

V etap. Konkurs na najładniejszą fotogazetkę. Wykonanie fotogazetki na temat 50 rocznicy Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej. Udział w zgaduj-zgaduli. „50 lat października". Temat zgaduj-zgaduli dotyczyć będzie postaci i faktów z roku 1917.

VI etap. Impreza podsumowująca „Pół wieku lotnictwa ZSRR".

Na imprezie tej dokonana będzie ocena całego konkursu i wręczenie nagród zwycięzcom.

Dla zwycięzców każdego etapu przewiduje się nagrody książkowe.

Dionizy Zaleta

GDAŃSK

ZARZĄD Wojewódzki Związku Młodzieży Socjalistycznej i Aeroklub Gdański zawarły umowę o współpracy. Na mocy tego porozumienia AG zorganizuje za pomocą Zarządów Dzielnicowych ZMS na terenie Trójmiasta cykl spotkań młodzieży z ludźmi lotnictwa.

★

Ostatnio odbyło się takie spotkanie zorganizowane przez Koło Terenowe ZMS w Brętowie, z członkami sekcji spadochronowej Aeroklubu Gdańskiego Ewą Maćkowiak i Andrzejem Kirylukiem.

Tadeusz Dyszkiewicz

WROCŁAW

W dniu 12 marca 1967 r. odbyło się Walne Zgromadzenie Sprawozdawcze Aeroklubu Wrocławskiego. Na zebranie przybyli m. in. prezes APRL Stefan Antosiewicz, przewodniczący Zarządu Wojewódzkiego ZMS Zygmunt Kałamaga oraz najstarsi na Dolnym Śląsku lotnicy D. Bassaro, Jan Hryniewicz i wiceprezes Wrocławskiego Klubu Seniorów Lotnictwa inż. Stanisław Gac.

Referat sprawozdawczy za 1966 r. wygłosił prezes Aeroklubu Wrocławskiego Julian Buczak. Podkreślił on, że wykonanie zadań postawionych przez APRL i Zarządu Aeroklubu Wrocławskiego znalazło pełne zrozumienie wśród działaczy i pracowników etatowych, którzy doceniając wagę zagadnienia — choć pracowali nieraz w bardzo trudnych warunkach — osiągnęli na ogół dobre i bardzo dobre wyniki.

Szczegółowe sprawozdania z działalności sportowej, propagandowej i gospodarczej przedstawili przewodniczący poszczególnych sekcji i komisji.

Na zakończenie podjęto zobowiązania dla uczczenia 25-lecia PPR, 50 rocznicy Rewolucji Październikowej oraz 100-lecia sportu polskiego.

Urszula Kandziora

KIELCE

W XXV rocznicę powstania Polskiej Partii Robotniczej kadra etatowa Aeroklubu Kieleckiego spotkała się ze znanym działaczem PPR Franciszkiem Dziekanem.

★

Aeroklub Kielecki kontynuuje w dalszym ciągu cykl spotkań w kołach lotniczych. Ostatnie spotkanie takie zorganizowane zostało w Kielcach w Szkole Podstawowej Nr 12.

WARSZAWA

W niedzielę 16 kwietnia br. zainaugurowano sezon lotniczy w Aeroklubie Warszawskim. Przygotowania do sezonu rozpoczęły się już w lutym br. wykładami teoretycznymi w poszczególnych sekcjach. Zajęcia te zakończone zostały egzaminami przedsezonowymi. Niestety do egzaminów tych przystąpiło zaledwie około 50% stanu osobowego poszczególnych sekcji. By egzaminowanie pozostałych członków nie utrudniało działalności lotniczej postanowiono, iż egzaminy przedsezonowe zdawać można tylko w pierwszą środę każdego miesiąca.

W przeddzień rozpoczęcia sezonu członkowie AW spotkali się na zebraniu poświęconym bezpieczeństwu i higienie lotów.

W dniu otwarcia sezonu na lotnisko Gocław przybyło około 50 pilotów samolotowych i szybowcowych. Wykonywano głównie loty kontrolne. Niestety nie obyło się bez wypadku. Jeden z doświadczonych pilotów, lądując na lotnisku na „Zefirze" dość poważnie uszkodził podwozie i spód kadłuba. Praktycznie eliminuje to ten wysokowyczynowy szybowiec niemal z całego sezonu. Po lotach samolotowych i szybowcowych na lotnisku odbyły się skoki spadochronowe.

Warto przypomnieć, że w bieżącym sezonie w Aeroklubie Warszawskim sezon rozpoczyna 78 pilotów samolotowych i szybowcowych z uprawnieniami radiotelefonisty lotniczego. Z liczby tej 68 pilotów uprawnienia te uzyskało w bieżącym roku w wyniku egzaminu przed państwową Lotniczą Komisją Egzaminacyjną CZLC MK, w obecności przedstawiciela Ministerstwa Łączności.

Nim jednak do tego doszło, w okresie 23.II — 19.III. br. kandydaci na radiotelefonistów lotniczych przeszli kurs teoretyczny zorganizowany w Aeroklubie Warszawskim.

Wykłady na kursie prowadzili społecznie: Bronisław Hułas z ZRLiLK („Przepisy ruchu lotniczego"), Czesław Błaszczak z PLL LOT („Przepisy polskie i międzynarodowe dotyczące praktyk i procedur radiofonicznych") oraz mjr mgr inż. Matura i kpt mgr inż. Bronisław Fadrowicz („Obsługa i kontrola radiofonicznych urządzeń pokładowych małej mocy").

Aeroklub Warszawski tą drogą jeszcze raz dziękuje wyżej wymienionym specjalistom za bezinteresowne prowadzenie wykładów.

(kh)

List do redakcji

BIULETYN Informacyjny Instytutu Lotnictwa przyniósł w ostatnim czasie (Nr. 1/67) artykuł mgra inż. Andrzeja Glassa pt. „Jak się handluje samolotami". Nie miejsce tu oczywiście na przytaczanie wszystkich poglądów autora, chciałbym jednak ustosunkować się do jednego z nich.

Chodzi mi o nazwy sprzętu lotniczego. Mgr inż A. Glass pisze na ten temat:

„Obecnie istnieje na świecie dążność do nadawania samolotom nazw zrozumiałych na maksymalnie dużej części kuli ziemskiej. Np. Dornier swój nowy samolot Do-28D nazwał po angielsku „Skyservant", Fokker od dawna używa nazw angielskich „Friendship" „Fellowship", Czechosłowacy swego „Cmelaka" reklamują w krajach anglosaskich jako „Bumble Bee", a w Niemczech jako „Hummel". Na pewno nazwa „Wilga" przyczyniła się do popularności tego samolotu, a symbol Mi-2 nie spełnia tej roli. Zapewne, gdyby Mi-2 otrzymał atrakcyjną nazwę — wzbudziłby większe zainteresowanie".

Wydaje mi się, że obecnie powstaje okazja do naprawienia tego starego błędu.

Podano ostatnio do wiadomości, że na najbliższym Salonie Lotniczym w Paryżu wystawiony będzie śmigłowiec licencyjny Mi-2. Biorąc pod uwagę argumenty mgra inż. A. Glassa, przytoczone w artykule BIIL jak również reklamowo-handlowy aspekt paryskiej imprezy, proponuję, by śmigłowiec Mi-2 „ochrzcić" bez zwłoki imieniem „M a r a b u t a".

Co przemawia za tym, a nie innym imieniem?

Dostrzegam 4 ważne ku temu przyczyny:

1. Żaden statek powietrzny na świecie nazwy tej nie posiada, co rokuje jej dobre „przyjęcie się".

2. W głównych językach świata nazwa marabuta brzmi podobnie:

po rosyjsku	M a r a b u
po angielsku	M a r a b o o
po francusku	M a r a b o u t
po niemiecku	M a r a b u

3. Marabut jest sworzeniem dobrotliwym, niewojowniczym. Lot jego jest „wspaniały, majestatyczny" (Wielka Encyklopedia Powszechna). Pacyfistyczny (w znakomitej większości) charakter zastosowań śmigłowców i brak elementów akrobatycznych w ich locie stanowi dobre nawiązanie do wymienionych cech marabuta.

4. Marabut jest ptakiem charakterystycznym z racji potężnego dzioba i workowatego zgrubienia szyi. Śmigłowiec Mi-2 posiada wyraźne zgrubienie przodu kadłuba związane z obecnością nad kabiną potężnej komory silników. Przy pewnej dozie wyobraźni można tę pogrubioną sylwetkę porównać do sylwetki sympatycznego ptaka.

Istnieje miły zwyczaj „chrzcin" statków morskich przy okazji ich wodowania. Pękają butelki szampana, gra orkiestra.

Czy nie czas byłoby obyczaj ten, w jakiejś zmodyfikowanej formie, przeszczepić do lotnictwa? Zanim jednak strumień szampana obleje dziób śmigłowca Mi-2 „Marabut", wprowadźmy nazwę tę do naszego potocznego języka, bez czekania na administracyjne decyzje w tej sprawie. Z doświadczenia wiadomo bowiem, że można czekać na nie bardzo długo.

Mgr inż. RYSZARD WITKOWSKI

MI-2 „MARABUT"?

Chcę nawiązać do ostatniego zdania przytoczonego fragmentu.

Każdy kto śledzi rozwój polskiej produkcji lotniczej i zbyt jej wytworów łatwo zauważy, że istnieją wśród nich dwie wyraźnie zarysowane grupy. Do pierwszej należą statki powietrzne „ochrzczone", do drugiej zaś — bezimienne, mające tylko liczbowo-literowe symbole.

Zatrzymajmy się tylko przy grupie drugiej. Wchodzą do niej przede wszystkim samoloty i śmigłowce produkowane z licencji. Czy nazewnictwo ich (symbole!) jest ustalane konsekwentnie? W oczywisty sposób nie. Część sprzętu licencyjnego nosi symbole oryginalne. Są to dla przykładu samoloty Jak-12 i An-2 czy też najnowszy produkt przemysłu — śmigłowiec Mi-2. Inne, nie wiadomo dlaczego, pozbawione zostały swych nazw oryginalnych i otrzymały symbole z grupy „ni to ni sio", takie jak Lim-1 Lim-2 (oryginalnie MiG-15 i MiG-17), SM-1 (oryginalnie Mi-1) itd. Nikt nigdy nie pomyślał o nadaniu produkowanym w kraju samolotom i śmigłowcom licencyjnym nazw-imion, choć wiadomo, że ze względów handlowych i innych ma to znaczenie pozytywne.

Mała **ENCYKLOPEDIA** lotników polskich

STANISŁAW WACYK

URODZIŁ się 29. 09. 1901 roku w Tarnopolu, w rodzinie urzędniczej. Tam też uzyskał wykształcenie średnie.

W latach 1917 — 1919 pracuje w Polskiej Organizacji Wojskowej (POW) na terenie Kijowszczyzny i Podola. W lipcu 1920 r. zostaje powołany do Wojska Polskiego i służy w 6 eskadrze wywiadowczej w obsłudze technicznej. We wrześniu 1921 r. zostaje przyjęty do Niższej Szkoły Pilotów w Bydgoszczy, a po jej ukończeniu przechodzi do Wyższej Szkoły Pilotów w Grudziądzu. W obu szkołach lata kolejno na Caudronie, Nieuporcie, „Albatrosie" B. II, Breguecie XIV, Bristolu „Fighterze", Fokkerze — D. VII, LVG, D. III i kilku innych. Ostatnim typem wieńczącym edukację pilota w WSP był włoski samolot SVA.

W lipcu 1923, będąc podoficerem zawodowym, dostaje przydział do 2 p. lotn. w Krakowie, gdzie przez cztery lata jest pilotem w eskadrach liniowych. W 1924 r. ulega wypadkowi lotniczemu w katastrofie samolotu komunikacyjnego (jako pasażer). Po wyleczeniu powraca do linii. Jest dobrym, zdolnym pilotem.

W 1927 r. przechodzi na własną prośbę do rezerwy, nie rozstaje się jednak z lataniem. M. in. w 1928 r. wykonuje ponad 200 lotów propagandowych pod egidą LOPP województwa lubelskiego. Od 1928 r. aż do września 1939 r. jest naczelnikiem cywilnego portu lotniczego w Krakowie. Na tym stanowisku przejawia dużo inicjatywy. Równocześnie z tą funkcją jest czynnym członkiem Aeroklubu Akademickiego w Krakowie, a w latach 1938/39 jest słuchaczem prawa lotniczego i ekonomii w Instytucie Prawa Lotniczego i Zagadnień Ekonomicznych przy Uniwersytecie Warszawskim.

W latach 1930/32 wspólnie z Tadeuszem Tyrałą skonstruował samolot — awionetkę typu W.T.I. (Wacyk — Tyrała), oblatywaną m. in. przez Jerzego Bajana.

W latach okupacji współpracuje dorywczo z Ruchem Oporu, wskutek czego jest wysiedlony przez Niemców (jako podejrzany) spod Krakowa na dalszą prowincję, gdzie przebywa z rodziną przez dwa lata.

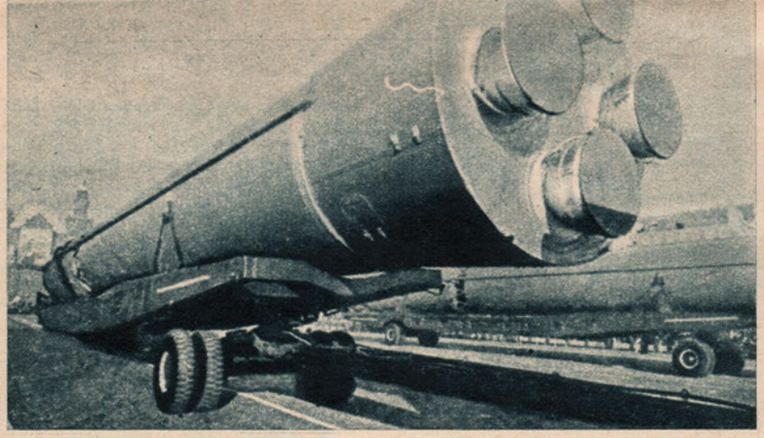
W Polsce Ludowej pracuje zarobkowo w różnych instytucjach, m. in. w latach 1954—57 w Hucie im. Lenina, w której za wzorową pracę zostaje wyróżniony nadaniem Karty Hutnika. Od 1959 r. do chwili obecnej jest pracownikiem Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych, gdzie otrzymał dyplom państwowego kontrolera ruchu lotniczego I klasy.

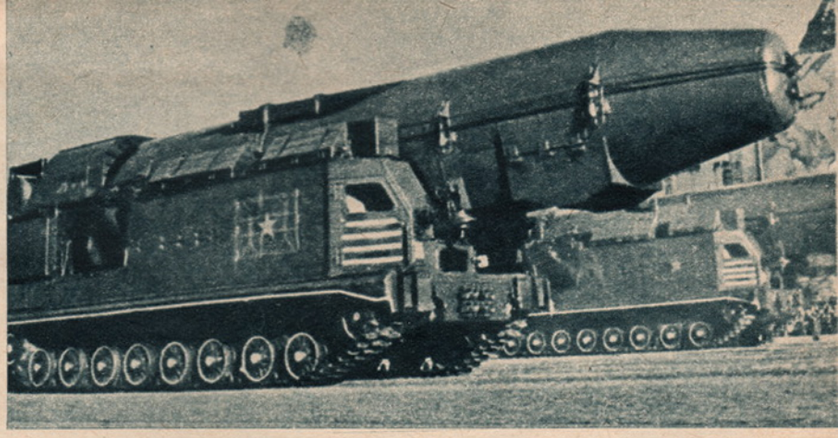
Jest czynnym członkiem Klubu Seniorów Lotnictwa przy APRL od początku jego powstania.

Poza tym od czasów przedwojennych zajmuje się zbieraniem materiałów (aktów normatywnych) do opracowania Historii Prawa Lotniczego w Polsce.

Posiada dwukrotnie nadany Srebrny Krzyż Zasługi.

(AKUR)





Radzieckie rakiety dalekiego zasięgu — groźna broń, której celność i niezawodność zostały wielokrotnie udowodnione. Foto: „Ogoniok"

BROŃ RAKIETOWA

WSZYSCY dobrze wiemy, że rakieta podobnie jak i strzała wyrzucona z łuku może służyć celom zupełnie niewinnym i pożytecznym, albo — stać się bronią niszczycielską. A współczesna broń rakietowa służy m. in. do przenoszenia ładunków bojowych w tym głowic termojądrowych. Poniższy szkic omawia niektóre rakiety znajdujące się aktualnie na uzbrojeniu państw zachodnich.

Zasadniczy podział, przyjęty np. w USA, obejmuje: rakiety balistyczne dalekiego zasięgu startujące ze stałych wyrzutni — najczęściej umieszczonych pod ziemią; rakietoplany, czyli samoloty bezzałogowe przeznaczone do działań strategicznych; rakiety balistyczne startujące z pokładu okrętów lub okrętów podwodnych; rakiety balistyczne startujące z ruchomych wyrzutni umieszczonych na przykład na pojazdach szynowych lub innych; rakiety balistyczne wyrzucane z pokładu statku powietrznego np. samolotu; rakiety balistyczne wyrzucane z satelitów lub statków kosmicznych oraz rakiety balistyczne wyrzucane z pojazdów operujących zarówno w atmosferze ziemskiej, jak i w Kosmosie.

W Stanach Zjednoczonych AP (wg miesięcznika „Missiles and Rockets") każda rakieta bojowa ma określoną nazwę kryptonim) np.: „Minuteman", „Atlas", „Sergeant" itp. oraz oznaczenia rozpoznawcze ustalające przynależność — np. do armii lub lotnictwa. I tak: literą „G" oznacza się rakiety nośne (startowe), „I" to statki kosmiczne, „M" to bezzałogowy, kierowany pojazd rakietowy poruszający się w atmosferze ziemskiej i poza nią, „P" oznacza próbnik-sondę, czyli pojazd zbierający informacje z Kosmosu i przekazujący je na Ziemię; „R" — rakieta, pojazd nie kierowany; „S" — satelita sztuczny.

Wyposażenie startowe nosi osobne oznaczenia. Na przykład „G" określa start rakiety z pojazdu naziemnego, „H" — start z bunkra podziemnego, „P" start z podłoża, „R" start z pojazdu szynowego (pociągu). Przeznaczenie danej rakiety symbolizuje następujący zestaw literowy: B — łączność, C — transport, E — wczesne ostrzeżenie, I — obrona i przechwytywanie, K — zbiornikowiec, N — próba, Q — cel, R — rozpoznanie, S — przeznaczenie strategiczne, W — rozpoznanie meteo, X — rozpoznanie badawcze.

Numer pojazdów rakietowych rozpoczyna się od 1, a satelitów od 101. Pojazd kosmiczny — przechwytujący będzie nosił oznaczenia IJ-101, a rakieta balistyczna startująca z wyrzutni ciągnikowej ma oznaczenie GSM-1.

A oto kilka dalszych przykładów: „Minuteman" — rakieta strategiczna (LGM-30A, B, F — wojska lotnicze). Wytwórnia Boeing. Trzy stopnie, paliwo stałe, głowica z ładunkiem nuklearnym około 1 MT.

„Polaris" (UGM-27 A, B, C — marynarka) — rakieta strategiczna wyrzucana z pokładu okrętów podwodnych. Wytwórnia Lockheed, paliwo stałe, głowica z ładunkiem nuklearnym około 1 MT.

„Titan-II" (LGM-25-C — wojska lotnicze), „Sergeant" (MGM-29A — wojska lądowe). Rakiety typu ziemia — powietrze, np. „Hawk" (MIM-23A — wojska lądowe), wytwórnia Raytheon, dwa stopnie, paliwo stałe. „Nike-Hercules" (MIM-MB — wojska lądowe), wytwórnia Western Electric, dwa stopnie, paliwo stałe, głowica z ładunkiem nuklearnym.

Warto przy tym zwrócić uwagę, że często w doniesieniach prasowych nie wymienia się kryptonimów danych rakiet, a jedynie ich oznaczenia wojskowe. Stąd dużo nieporozumień. Wiele, nieraz śmiesznych, skojarzeń budzą amerykańskie nazwy poszczególnych typów rakiet i statków kosmicznych czy satelitów. Oto kilka przykładów: rakieta kontynentalna nosi skrótowe oznaczenie ICBM (Intercontinental Ballistic Missile). „Anna" to wcale nie imię żeńskie, którym przez sympatię ochrzczono danego satelitę, a po prostu skrót aż czterech instytucji i rodzajów sił zbrojnych uczestniczących w programie — (Airforce, Navy, Nasa, Army). „Anna" jest satelitą geodezyjnym o przeznaczeniu militarnym. Podobna historia z „Midas'em". Wcale nie z zamiłowań do mitologii nazwano imieniem króla greckiego satelitę szpiegowskiego. Oto pełna nazwa wyjaśniająca osobliwą kompozycję inicjałów: Missile Defense Alarm System — co dosłownie można tłumaczyć jako „obronny system alarmowy przed napadem rakietowym". Silnik rakietowy pracujący na paliwie jądrowym ma na przykład osobliwą nazwę „Nerva", czyli Nuclear engine for rocket vehicle. Nie tak dawno przy omawianiu orbitalnych spotkań statku „Gemini-9" wymieniono pojazd o nazwie „Adta". Jest to skrót nazwy — Augmented Docking Target Adapter — czyli pomocniczy cel służący do przeprowadzenia manewru połączeniowego.

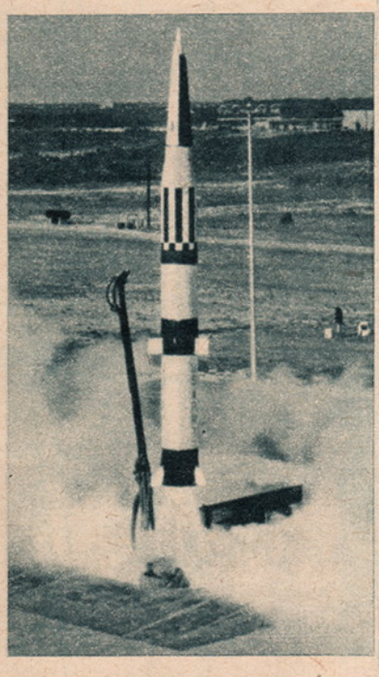
Oczywiście trudno w krótkim szkicu omówić niezmiernie bogate nazewnictwo i skróty — zajmują one kilkadziesiąt stron specjalistycznych słowników.

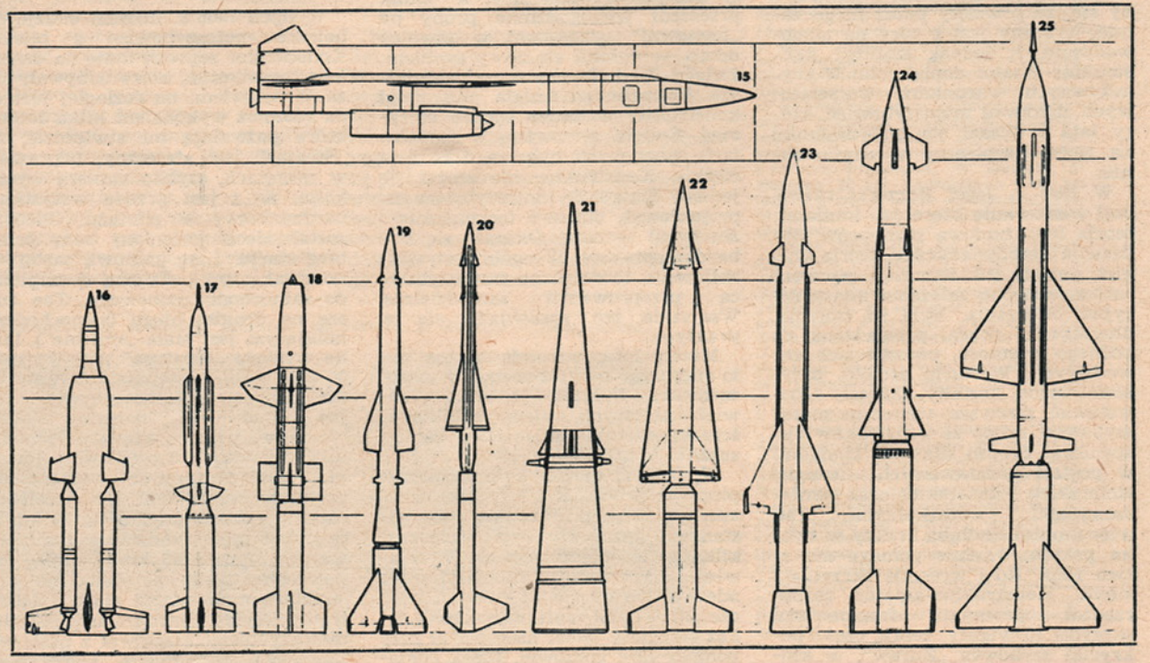
Na zakończenie podajemy poniżej rysunkowy przegląd broni rakietowej klasy ziemia — powietrze. Nazwy według nomenklatury USA. 15 — CIM-10B Super Bomarc, 16 — Ganef, 17 — Masurca MK-2 (rakieta francuskiej marynarki), 18 — RIM-8D Talos, 19 — Guideline (ZSRR), 20 — MIM-3A Nike Ajax, 21 — Sprint (amerykańska przeciwrakieta), 22 — MIM-14A Nike Hercules, 23 — Guild, 24 — Nike Zeus, 25 — Griffon.

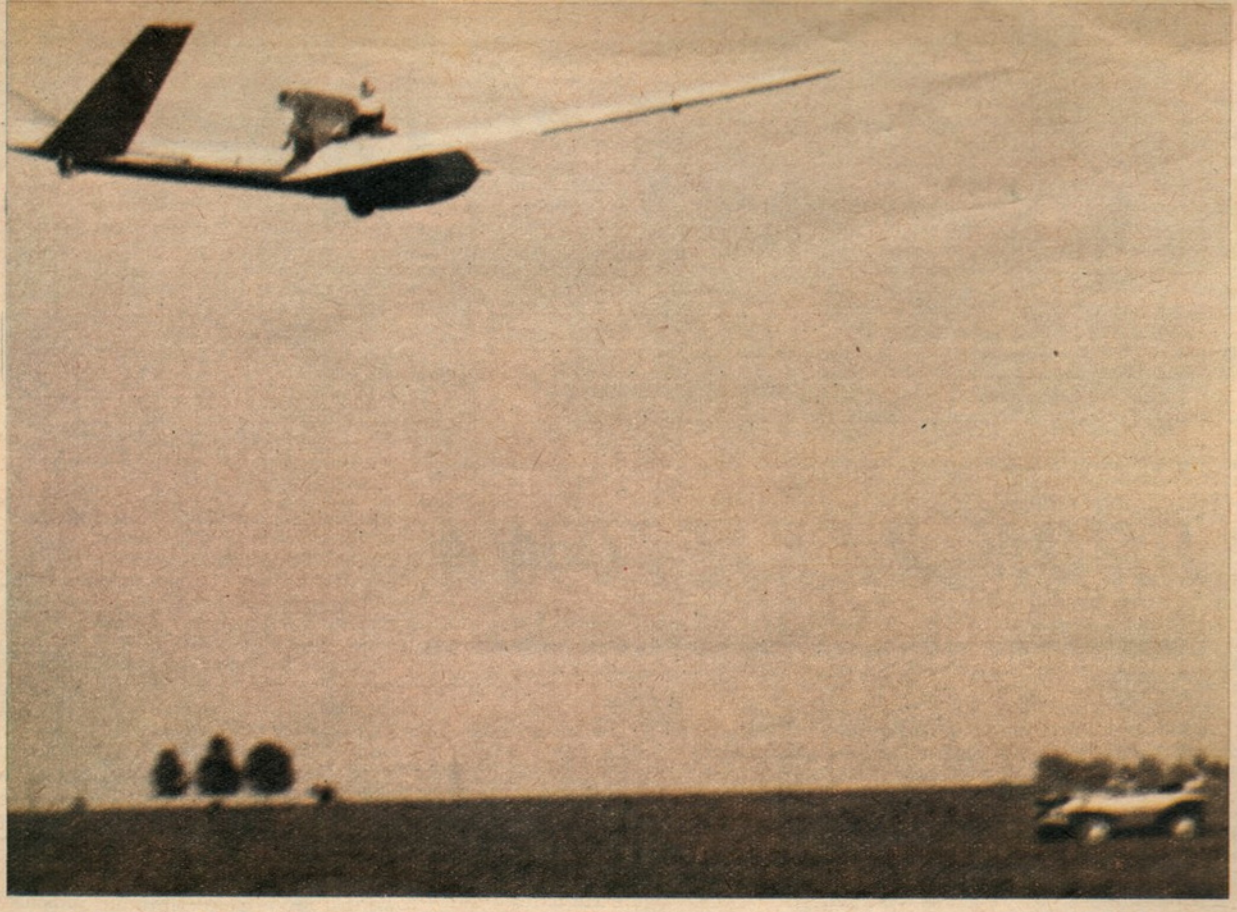
Zrozumiałe jest, że wszelkie rysunki i oficjalne dane techniczne broni rakietowej trzeba przyjmować z wielką rezerwą. Wystarczy bowiem przejrzeć publikacje z różnych źródeł, aby przekonać się, że ani jeden podany wymiar nie jest zgodny, a osiągi zmieniają się w zależności — od rodzaju czasopisma lub książki.

P. E.

Fragment z arsenału broni rakietowej różnych państw. Skalą porównawczą rakiet są poziome linie naniesione na rysunek (odległość między liniami wynosi 3 m). Obok — start rakiety „Pershing" — wersja doświadczalna. Rys. „Flight"







„Stratus" w powietrzu. Zbiornik z 6 litrami paliwa umożliwia lot w czasie ok. 3 godzin. Foto: A. Macko (4)

„STRATUS"
MOTOSZYBOWIEC AMATORSKI

ANDRZEJ MACKO

SIEDEM lat zajęła Józefowi Borzęckiemu, pracownikowi umysłowemu jednego z wrocławskich zakładów (bardzo od lotnictwa odległego), budowa prostego motoszybowca. Pracował on całkowicie samodzielnie. Wydawałoby się, że powzięty przez niego zamiar skazany jest z góry na niepowodzenie. A jednak ambitny konstruktor-amator dopiął celu. W prymitywnych warunkach warsztatowych zbudował motoszybowiec, który lata i okazał się, przynajmniej na razie, bezpieczny w użytkowaniu.

W 1956 r. Józef Borzęcki rozpoczął wertowanie literatury lotniczej: teoria lotu, budowa płatowców, obliczenia aerodynamiczne, teoria śmigieł, napędy itd. Powstają pierwsze szkice, wstępne założenia konstrukcyjne, obliczenia. Była to żmudna, długotrwała praca, prowadzona do późnego wieczora, po zajęciach zawodowych. Wreszcie projekt przybrał realne kształty. Zaczęły powstawać pierwsze elementy motoszybowca, mimo że konstruktor dysponował bardzo skąpymi środkami w postaci podstawowych narzędzi stolarskich i ślusarskich oraz pomieszczeniami... mieszkalnymi. Tak więc montaż kadłuba kończy w swoim pokoju, dzielnie pomaga mu w tym żona. No i wreszcie skrzydła i silnik. Konstruktor-amator rozporządzał pewnymi fragmentami skrzydeł (dźwigary, żebra, części pokrycia) szybowca „Żuraw", w które wprowadził jednak istotne zmiany.

Najwięcej kłopotu sprawił mu silnik. Józef Borzęcki posiadał silnik spalinowy od czechosłowackiej piły do drewna, o mocy zaledwie 7 KM. Musiał go odpowiednio przerobić, uzupełnić instalację zapłonową, iskrowniki. Gdy prace te zostały pomyślnie ukończone, a silnik przeszedł wielogodzinne próby na „hamowni" urządzonej w piwnicy domu — wyłonił się nowy problem: śmigło! To było chyba najtrudniejsze. Potrzebnego śmigła nie mógł konstruktor w żaden sposób otrzymać. Śmigła stosowane w samolotach sportowych były za duże i za ciężkie. Konstruktor nie zrażał się jednak. Śmigło do motoszybowca zaprojektował, obliczył teoretycznie i zbudował — sam. Okazało się ono bardzo sprawne. W ogóle wszystkie obliczenia teoretyczne motoszybowca przeprowadził samodzielnie. Wszystkie też sprawdziły się w praktyce.

Minęły lata; wreszcie można było rozpocząć montaż zespołów motoszybowca. Należało je tylko przewieźć na strych, odległy o kilkanaście kilometrów od miejsca zamieszkania konstruktora.

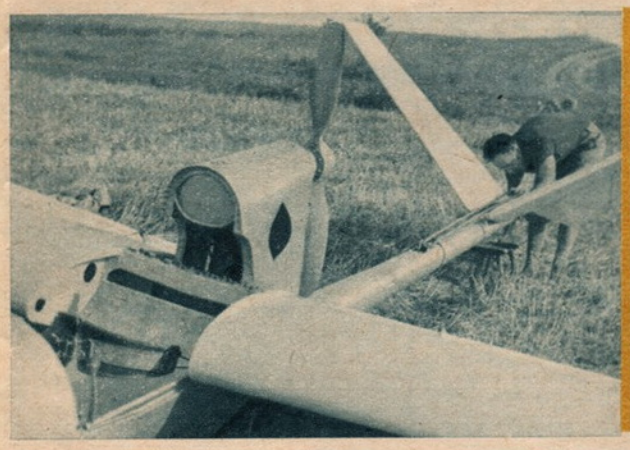
W 1963 r. można było rozpocząć pierwsze próby. Był to wielki egzamin konstrukcji. Pierwsze loty postanowił Józef Borzęcki rozpocząć kilkanaście kilometrów za Wrocławiem. I wreszcie — motoszybowiec oderwał się od ziemi! Były to jeszcze „skoki" na małą wysokość i taką odległość. Start następował przy pomocy liny gumowej, która pomagała wyrzucić szybowiec w powietrze. Silnik okazał się przy tym niezawodny, a pierwsze loty odbywały się na wysokości 2—3 metrów, na odległość 20—40 metrów. Oczywiście nie były to wspaniałe osiągnięcia, ale motoszybowiec latał! Po serii pierwszych prób w 1964 r. konstruktor-amator dokonał wielu poprawek i ulepszeń. Rozpoczął dalsze doświadczenia w locie. Po tych ulepszeniach osiągał już wysokość około 100 metrów, a nawet więcej, zaś odległość przelotu wynosiła już 5—6 kilometrów. Po wyłączeniu silnika motoszybowiec schodził łagodnym lotem ślizgowym do lądowania. Wkrótce Józef Borzęcki nadał swemu dziełu wdzięczną nazwę: „Stratus". Motoszybowiec latał nadal bez żadnego wypadku, utrzymując się w powietrzu nawet godzinę. Konstruktor — pilot z zamiłowania, wykonał na nim dziesiątków lotów (w tym różne próby), w których motoszybowiec nie został nawet w najmniejszym stopniu uszkodzony, nie było nawet przyczynku do wypadku lotniczego.

W lipcu 1966 r. miałem okazję obejrzeć motoszybowiec z bliska. Konstruktor zaprosił mnie na dalsze loty turystyczne, które odbywały się za Wrocławiem, na rozległej łączce. Ja również wykonałem kilka lotów, które pozwalają mi stwierdzić, że „Stratus" jest stateczny, poprawny w zakrętach, szybko nabiera wysokości, no i jest przede wszystkim bardzo łatwy w pilotażu. Obecnie został nieco zmieniony sam przebieg startu. Linę gumową zastąpiono cienką linką stalową doczepioną do samochodu osobowego. Ten rusza na drugim biegu (samochodem holującym jest mała „amfibia"), linka wyciąga „Stratusa" na wysokość 3—5 metrów, następnie automatycznie odpada, a motoszybowiec leci już samodzielnie. Specjalny zestaw bloczków, poprzez który przechodzi lina, powoduje, że prędkość holowania jest dwukrotnie większa od prędkości samochodu. Np., jeżeli ten ostatni jedzie z prędkością 20 km/h, prędkość motoszybowca w tym momencie wynosi 40 km/h. Hol jest potrzebny, ponieważ silnik ma stosunkowo małą moc i start z gęstej trawy byłby utrudniony. Gdyby motoszybowiec startował z pasa betonowego, to odpada konieczność

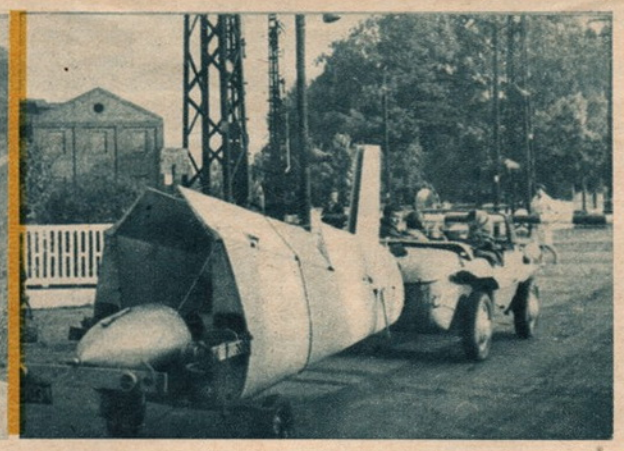
pomocniczego holowania — „Stratus" wzniesie się samodzielnie. Do przewozu swojej konstrukcji Józef Borzęcki zbudował lekki, uniwersalny wózek transportowy, a do montażu „Stratusa" — specjalne, składane z kijów bambusowych urządzenie dźwigowe. Dzięki temu w przeciągu kilku minut łączy się skrzydła z kadłubem. W ogóle organizacja na starcie podczas lotów jest wzorowa: gaśnica, lornetka, a nawet maszt bambusowy z „rękawem" wskazującym kierunek wiatru...

Motoszybowiec amatorski „Stratus" jest średniopłatem o konstrukcji mieszanej. Skrzydła i usterzenie są drewniane, natomiast kadłub — metalowy. Wyposażony jest on w silnik pchający. Kadłub skorupowy, wykonany z blachy duralowej, przechodzący w tylnej części za silnikiem w cienką belkę ogonową wykonaną również z duralu. Silnik został zakryty odpowiednio ukształtowaną blachą duralową, a z boków znajdują się regulowane chwyty powietrza. Nad silnikiem zabudowany jest zbiornik paliwa. Połączenia blach — nitowane. Sterowanie motoszybowcem — sprzężone, tzn. tylko przy użyciu drążka sterowego (brak pedałów nożnych lub orczyka); napęd sterów kombinowany — linki stalowe, popychacze. Na końcu belki kadłubowej znajduje się usterzenie typu Rudlickiego, zaprojektowane i obliczone całkowicie samodzielnie przez konstruktora motoszybowca. Jako ciekawostkę można podać, że Józef Borzęcki zamierza w przyszłości wyposażyć „Stratusa" w sprzężony układ sterowania z tzw. korekcyjnym układem steru kierunku. W układzie tym przewiduje użycie orczyka; odpowiednio blokowanego i używanego tylko w przypadku, gdyby motoszybowiec przeszedł do niebezpiecznego stanu lotu.

W dolnej części kadłuba motoszybowca znajduje się płoza amortyzowana piłeczkami tenisowymi i gumą gąbczastą. Prócz tego „Stratus" posiada podwozie kołowe. Pilot dysponuje tylko trzema przyrządami pokładowymi: prędkościomierzem, wariometrem i wysokościomierzem. Sterowanie silnikiem odbywa się przy pomocy małej dźwigienki. W kabinie znajduje się również dźwignia klap do lądowania. Pilot rozporządza fotelem wykonanym z laminatu i piersiowym pasem bezpieczeństwa. Tak w skrócie przedstawia się rozwój i opis techniczny motoszybowca „Stratus". A oto niektóre jego dane techniczne.

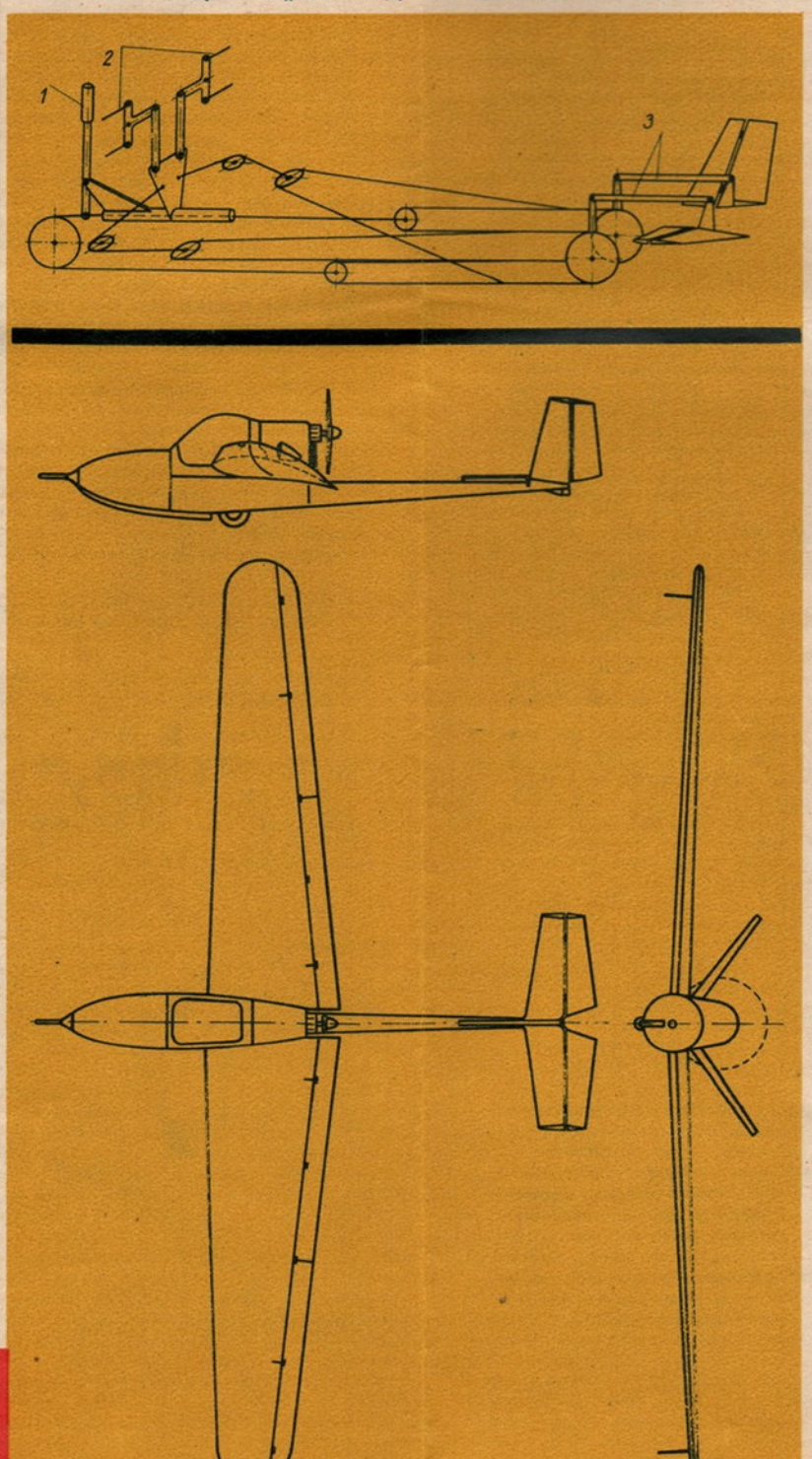


Kabina pilota. Widoczny jest fotel i piersiowy pas bezpieczeństwa. Osłona kabiny — z jednego kawałka pleksiglasu.



„Stratus" na specjalnym wózku udaje się za miasto na pole wzlotów. Samochód spełnia również rolę wyciągarki startowej

Poniżej: Uproszczony schemat sprzężonego sterowania motoszybowcem „Stratus": 1 — drążek sterowy, 2 — napęd lotek, 3 — popychacze usterzenia „V". U dołu: Plan motoszybowca „Stratus" (rysunek opracował Andrzej Glass).



DANE TECHNICZNE

Rozpiętość — 9,30 m, długość — 5,40 m, powierzchnia skrzydeł — 8,2 m kw., ciężar własny — 110 kG, ciężar całkowity — 180 kG, prędkość max. — ok. 100 km/h, prędkość ekonomiczna — 78 km/h, prędkość min. — 48 km/h, prędkość dopuszczalna — 140 km/h.

Józef Borzęcki jest niewątpliwie pierwszym w Polsce konstruktorem-amatorem, który zbudował latający motoszybowiec. Chciał stworzyć aparat latający, który mógłby pilotować każdy; aparat o niezbyt dużej prędkości i pułapie. Chyba osiągnął swój cel. Jest to tym bardziej godne podziwu, że nie jest on związany zawodowo w żaden sposób z lotnictwem. Całą wiedzę potrzebną do realizacji swego zamierzenia zdobył jako samouk.. Sam również nauczył się latać.

Nasze przepisy lotnicze zabraniają jednak takich poczynań, kierując się przede wszystkim troską o życie ludzkie. Wszystkie prace przy „Stratusie" prowadzone były w tajemnicy. Teraz można już o tym powiedzieć.

W tej chwili wytworzyła się paradoksalna sytuacja. Józef Borzęcki jest obecnie jedynym w Polsce człowiekiem, który wykonuje loty amatorskie na nierejestrowanym aparacie latającym, nie posiadając licencji pilota cywilnego, sportowego. Żaden z odpowiednich czynników oficjalnie nie zezwala na wykonywanie lotów, ani też nie zabrania ich wykonywać. O motoszybowcu „Stratus" wiedzą już na pewno wszystkie władze lotnictwa cywilnego i wojskowego. W pewnych kołach motoszybowiec wzbudził nawet duże zainteresowanie. Niedawno konstruktor „Stratusa" został zaproszony do Szybowcowych Zakładów Doświadczalnych w Bielsku-Białej. Jego pracownicy (w tym wielu znanych konstruktorów szybowców) z dużym uznaniem wyrażali się o pracy wrocławianina, służąc mu także fachowymi radami i konsultacjami.

★

W ubiegłym roku opublikowałem o „Stratusie" obszerne artykuły w różnych pismach. W zakończeniu niektórych publikacji prosiłem, aby na temat motoszybowca wypowiedziały się zainteresowane czynniki. Niestety nie przyszedł ani jeden list. Grobowe milczenie. Otrzymałem natomiast dużo listów od czytelników. Byli to ludzie starsi i młodzi, inżynierowie, uczniowie szkół, a nawet żołnierze.

Z dużym uznaniem wyrażali się o „Stratusie", byli pełni podziwu dla wytrwałej pracy konstruktora-amatora. Zdecydowana większość moich korespondentów chce także zbudować podobny motoszybowiec, prosząc o kontakt z Józefem Borzęckim, o przysłanie rysunków obliczeń konstrukcyjnych itp. Tej prośby nie możemy spełnić. Żadna z redakcji, ani konstruktor, nie wysyła i nie wyśle jakichkolwiek danych roboczych dotyczących „Stratusa".

Niedawno Józef Borzęcki napisał list do znanego radzieckiego konstruktora lotniczego dr inż. Olega Antonowa. Załączył artykuł o „Stratusie" oraz kilka zdjęć motoszybowca. Antonow, sam wielki zwolennik amatorskiej budowy samolotów i szybowców, wkrótce odpisał. List utrzymany w serdecznym tonie zawierał słowa uznania i zachęty pod adresem konstruktora-amatora. Oto tłumaczenie tego listu:

Drogi Józefie! Gratuluję wspaniałego sukcesu. Bardzo się cieszę, że udało się Panu zbudować swojego „Stratusa" i latać na nim. Bardzo mi się on podoba, to prawdziwy lekki samolot amatorski. Praca Pana jeszcze raz potwierdziła, że można budować aparaty latające, jeżeli się weźmie do tego z sercem, poważnie i ze zrozumieniem rzeczy. Gdy człowiek chce, może się nauczyć wszystkiego. Prawdopodobnie z czasem zastosuje Pan osłonę kabiny pilota („Stratus" jest wyposażony w taką osłonę, ale konstruktor nie korzysta z niej w czasie lotów — przypisek AM). Jeżeli będzie ona nawet szersza od dolnej części kadłuba — wybitnie zmniejszy opór szkodliwy i „Stratus" będzie latał jeszcze lepiej. Proszę zwrócić szczególną uwagę na zamocowanie usterzenia, skrzydeł oraz na wszystkie połączenia sterów, zarówno ruchome jak i nieruchome. Również należy zwrócić uwagę na podwozie. Elementy te należy sprawdzać po każdym locie. Trzeba pamiętać, że nawet wytrzymałe części po wielokrotnych przeciążeniach mogą ulec uszkodzeniu, co z kolei może doprowadzić do katastrofy. Proszę nie dać sceptykom powodu do radości! Życzę jak największych sukcesów.

Generalny Konstruktor —
O. K. ANTONOW.

Nie muszę chyba dodawać, jak ten list ucieszył Józefa Borzęckiego. Wrocławski konstruktor-amator przygotowuje „Stratusa" do dalszych lotów. Motoszybowiec był rozebrany na części, a poszczególne jego elementy troskliwie sprawdzane i konserwowane, zaś zużyte — wymieniane. Ponadto „Stratus" otrzyma silnik o większej mocy, co pozwoli mu na całkowicie samodzielny start bez holu pomocniczego za samochodem.

Motoszybowiec amatorski „Stratus" na starcie. W kabinie — konstruktor.

DO i OD REDAKTORA

Szanowna Redakcjo!

Z wielką satysfakcją i zaskoczeniem przeczytałem w „Kulisach" (nr 11) reportaż p. A. Macko, dotyczący wrocławskiego motoszybowca „Stratus". Zaskoczenie moje było tym większe, że jako stały czytelnik „Skrzydlatej Polski" nie spotkałem w niej najmniejszej wzmianki o tym niecodziennym wydarzeniu lotniczym.

Jak pisze p. A. Macko, o „Stratusie" wiedzą dzisiaj wszystkie władze lotnicze. Wie też jak przypuszczam i „Skrzydlata Polska", gdyż motoszybowiec „Stratus" zaczął swe życie już kilka lat temu. Czy były jakie kontakty między konstruktorem a Redakcją, trudno mi osądzić. Jedno jest pewne, że każdy opis tego udanego słabosilnikowca byłby nadzwyczaj mile widziany przez czytelników. Jak wynika z opisu w „Kulisach", konstruktor-amator p. Józef Borzęcki umiał się z powodzeniem rozprawić ze wszystkimi trudnościami związanymi z budową prototypu lotniczego w warunkach domowych, okupując swój sukces wieloma latami mozolnej pracy. Zdaniem entuzjastów, zasłużył on na najwyższe uznanie. Uznanie, którego nie poskąpił amatorowi nawet słynny konstruktor radziecki dr inż. Oleg Antonow.

„Stratus", jako jedyny latający twór amatorski w okresie powojennym, bynajmniej nie jest amatorskim prymitywem. Zachwyca nadzwyczajną celowością kształtów i dopracowaniem konstrukcyjnym. Zespół śmigło-silnikowy o niespotykanej sprawności, skoncentrowany sposób sterowania i inne dodatnie cechy stawiają motoszybowiec w rzędzie najlepszych prac zagranicznych. Przy nieznacznie zwiększonej mocy silnika, umożliwiającej mu samodzielny start, „Stratus" może z powodzeniem stać się wzorcowym słabosilnikowcem w rozwoju polskiego amatorstwa lotniczego.

Nie ulega wątpliwości, że przykład „Stratusa" zaskoczył sceptyków. Podważył ich niewiarę w możliwości pojedyńczego człowieka. Wykazał bezsens ciągłego negowania szlachetnych zamierzeń utalentowanych jednostek, które wciąż czekają, aby wzorem wielu państw i u nas zabłysło zielone światło dla amatorskiego ruchu w lotnictwie. Czas te sprawy zrewidować.

Józef Stachurski —
Starachowice

OD REDAKCJI. Fala listów w sprawie „Stratusa" nie ominęła również naszej redakcji. Oto jeden z nich, najbardziej charakterystyczny. Historia „Stratusa", to jednocześnie: dowód niezwykłego uporu niewątpliwie utalentowanego konstruktora—amatora oraz, mówiąc otwarcie — przykład praktycznej bezcelowości tego wielkiego wysiłku w naszych warunkach ekonomicznych i lotniczo-prawnych. W okresie ostatnich 22 lat powstały u nas zaledwie 2 konstrukcje amatorskie, które latały: samolot „Czajka" i motoszybowiec „Stratus".

Długo wahaliśmy się przed zamieszczeniem artykułu o „Stratusie" w naszym piśmie. Powód jest jasny. Autorzy większości listów w sprawie „Stratusa", to skrajnie bezkrytyczni entuzjaści. A przecież amatorska budowa statków latających, to nie zabawa. Również tutaj niezbędna jest poważna wiedza fachowa, mimo że nie poparta dyplomami. Stawka jest przecież wysoka — własne życie i bezpieczeństwo innych.

Masowy rozwój lotnictwa amatorskiego w naszym kraju nie ma obecnie żadnego uzasadnienia ekonomicznego. Po prostu nie jest potrzebny. Natomiast dla tych w istocie nielicznych, poważnych entuzjastów mogłyby powstać np. ogniska konstruktorów-amatorów przy aeroklubach lub zakładach lotniczych. Zapewniałoby to właściwą pomoc i kontrolę techniczną. A może któryś z aeroklubów lub zakładów lotniczych zająłby się „Stratusem" i jego dzielnym twórcą?

NA ZIEMI W POWIETRZU W KOSMOSIE

SPORT SPADOCHRONOWY

★ **W Taszkiencie** spadochroniarze radzieccy, przebywający tam na wiosennym obozie treningowym, ustanowili szereg „wyśrubowanych" rekordów międzynarodowych. Oto one.

Grupa złożona z siedmiu spadochroniarek pod kierunkiem Walentyny Sieliwierstowej, w dziennym skoku na celność lądowania z wysokości 1000 m, osiągnęła rezultat 1 m 21 cm odległości od środka koła. Grupa ośmiu spadochroniarek, skaczących (w dzień) z 1000 m, uzyskała wynik 1 m 48 cm. Grupa sześciu spadochroniarek, skaczących z 1500 m, osiągnęła rezultat 1 m 44 cm. Z tej samej wysokości skakała grupa złożona z siedmiu kobiet — wynik 2 m 41 cm.

W dziennym skoku na celność lądowania z wysokości 1000 m, grupa dziewięciu skoczków prowadzona przez W. Krestiannikowa osiągnęła odległości 40 cm od środka koła. Inna grupa, złożona z sześciu skoczków, skacząc z 2000 m wylądowała w odległości 49 cm od środka koła. Grupa złożona z pięciu skoczków, z tej samej wysokości, uzyskała wynik 20 cm. W skoku z 1500 m grupa siedmioosobowa wylegitymowała się rezultatem 27 cm od środka koła.

Wspaniały wynik był dziełem grupy pięciu skoczków: W. Żarikowa, A. Osipowa, L. Jaczmienniewa, W. Szarabanowa i N. Szpagina. Uzyskali oni w skoku kombinowanym z wysokości 1000 m średnią odległość 5 cm od środka koła.

★ **Radziecki** szturm na tabelę rekordów międzynarodowych przyniósł w krótkim odstępie czasu nowe świetne rezultaty. Skacząc z W. Krestiannikowem jako prowadzącym, grupa dziewięciu skoczków opuściła pokład samolotu na wysokości 2000 m i wylądowała w średniej odległości 16 cm od środka koła (wynik lepszy o 39 cm od rekordu skoczków USA). Rekordowy był również skok na celność lądowania grupy dziewięciu skoczków z 1500 m. Wynik — 71 cm. W kolejnym skoku z 2000 m ta sama grupa osiągnęła rezultat lepszy o 14 cm od rekordu amerykańskiego.

Spadochroniarki ustanowiły 5 następujących rekordów międzynarodowych i Związku Radzieckiego. W skoku kombinowanym z 1500 m grupa pięcioosobowa osiągnęła wynik 34 cm. Grupa ośmiu spadochroniarek uzyskała w skoku dziennym na celność lądowania z 1500 m rezultat 1 m 81 cm.

Wynik 25 cm od środka koła osiągnęła w dziennym skoku kombinowanym na celność lądowania z wysokości 1500 m sześcioosobowa grupa skoczków (o 33 cm lepiej od rekordu skoczków USA). Wspaniałym wynikiem zakończył się skok kombinowany z 1000 m czterech skoczków — J. Tkaczenki, W. Żarikowa, W. Górnego i W. Szarabanowa. Wynik 0 m (dokładnie w środku koła).

SPORT SAMOLOTOWY

● **Tytuły** „Mistrza klasy międzynarodowej" otrzymali ostatnio od Federacji Sportu Samolotowego ZSRR następujący piloci radzieccy: W. Piskunow, T. Pieriesiekina, L. Zajcewa.

● **Kadra** samolotowa ZSRR od 14 kwietnia odbywa trening w miejscowości Machaczkał, traktując to jako przygotowanie do V mistrzostw świata w akrobacji, jakie się odbędą w r. 1968. W skład kadry, oprócz tak zwanych pilotów jak W. Martiemianow, G. Korczuganowa, A. Pimienow, W. Poczernin, L. Wasiliewa i M. Kirsanowa, weszli również młodzi piloci z poszczególnych republik radzieckich i Federacji Rosyjskiej.

LOTNICTWO WOJSKOWE

▲ **JAK PODAJE** „Aviation Daily", koszt budowy jednego amerykańskiego samolotu F-111A wynosi 6,2 mln dolarów, samolotu F-111B — 11,5 mln dolarów i FB-111 (bombowiec) — 8,4 mln dolarów.

▲ **RZĄD** brytyjski powziął decyzję zakupu w amerykańskich zakładach Boeing partii śmigłowców „Chinook", w celu zastąpienia nimi angielskich śmigłowców „Belvedere".

▲ **LOTNICTWO** izraelskie po raz pierwszy użyło śmigłowców do zwalczania sabotażowo-dywersyjnych grup przenikających przez granicę.

▲ **ARABIA** Saudyjska zakupiła w Anglii partię samolotów szkolno-treningowych „Jet Provost".

▲ **Departament Obrony** Szwecji złożył w zakładach SAAB zamówienie na budowę 100 samolotów typu „Viggen".

▲ **FRANCUSKIE** zakłady Avions Marcel Dassault sprzedały ogółem 834 samoloty „Mirage III" wszystkich typów („Mirage III-o" do Australii i „Mirage III-S do Szwecji). Z liczby tej dostarczono kontrahentom dopiero 500 maszyn.

▲ **SAMOLOTY** kanadyjskiej produkcji DHC „Twin Otter" zakupiło lotnictwo Norwegii i Chile.

▲ **ANGLIA** zamówiła w USA 40 samolotów F-111.

KOMUNIKACJA I TRANSPORT

„JAPAN AIRLINES" — japońskie linie lotnicze uruchomiły nowy szlak dookoła świata. Trasa szlaku biegnie przez Syjam, Indię, Iran, ZRA, Włochy, W. Brytanię i Stany Zjednoczone. Czas przelotu dookoła świata wynosi 3 i pół dnia.

W OTOPENI, na północ od Bukaresztu, została rozpoczęta budowa nowego międzynarodowego portu lotniczego, największego w Rumunii. Koniec budowy planowany jest na początek przyszłego roku. Długość pasa startowego — 3,5 km. Port będzie mógł przyjąć w ciągu godziny 40 samolotów. Projekt portu został opracowany przez specjalistów rumuńskich.

RADZIECKI „Aerofłot" uintensywni część swych szlaków komunikacyjnych. Tak np. na trasie Moskwa — Paryż latem br. samoloty „Aerofłotu" latać będą pięć razy w tygodniu, przy czym skierowane tu zostaną olbrzymie samoloty Tu-114, zabierające na pokład 116 pasażerów. W zeszłym roku samolotami „Aerofłotu" latało 48 mln osób. Długość linii „Aerofłotu" obecnie wynosi ponad pół miliona km. Po uruchomieniu w br. regularnej komunikacji między ZSRR i Japonią oraz USA, samoloty „Aerofłotu" będą lądować w portach 53 krajów świata.

ZYSKI francuskich linii „Air France" wzrosły w 1966 r. ponad trzykrotnie w porównaniu z 1965 r. — do 22,6 mln dolarów. Samoloty „Air France" przewiozły w ub. r. 4,5 mln pasażerów.

W DUBROWNIKU (Jugosławia) odbędzie się w dniach 7—11 maja br. kongres Międzynarodowego Stowarzyszenia Lotnisk. Po raz pierwszy w historii wspólnie będą obradować przedstawiciele tego stowarzyszenia wraz z przedstawicielami Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego, organizacji firm przewozowych lotnictwa cywilnego oraz konstruktorami samolotów pasażerskich. M in. przewiduje się spotkanie konstruktorów radzieckich Iljuszyna i Tupolewa z konstruktorami amerykańskich zakładów Douglasa i Boeinga. Pierwszym celem obrad jest znalezienie rozwiązań technicznych i organizacyjnych, które umożliwiłyby dostosowanie działalności lotnisk do potrzeb wynikających z nowych konstrukcji lotniczych — wprowadzenia do eksploatacji potężnych odrzutowców naddźwiękowych.

OSTATNIO została uruchomiona bezpośrednia linia lotnicza łącząca Tunis z Dżiddą (Arabia Saudyjska). Na nowej linii latają wyłącznie samoloty towarzystw „Air Tunis" i „Saudi Airlines".

POLONICA

● **Węgierskie** pismo lotnicze „Repüles", organ węgierskiej organizacji sportów obronnych „Magyar Honvedelmi Sportszovetseg Lapja", zamieściło w numerze z 4 kwietnia br. na całej stronie fotografię polskiego odrzutowca szkolno-treningowego „Iskra" z pilotem doświadczalnym Andrzejem Abłamowiczem.

RÓŻNE

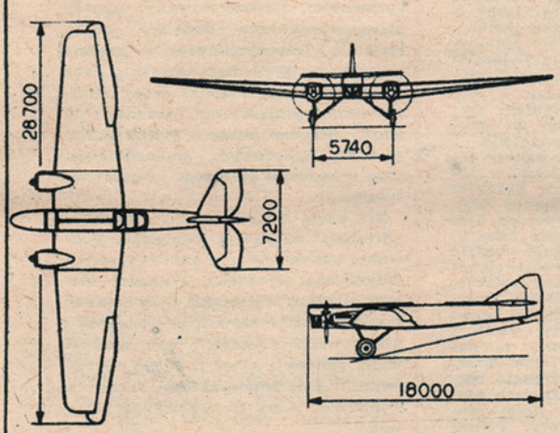
● **Chiny Ludowe** zamówiły we Francji (w zakładach „Sud Aviation") 15 śmigłowców „Alouette III", z terminem dostawy na koniec bieżącego roku.

● **Marius Vie**, były mechanik sławnego asa francuskiego lotnictwa wojskowego z okresu I wojny światowej Guynemera, zmarł w szpitalu w Nicei, w wieku 76 lat.

● **Wydawca** zachodnioniemieckiego pisma lotniczego „Flugwelt International", Otto K. Krausskopf, otrzymał z okazji 65 rocznicy swych urodzin pierwszy „Złoty medal" ustanowiony przez fundację „Der Mensch und der Weltraum" (Człowiek i Kosmos) w Kolonii, za popularyzację badań przestrzeni kosmicznej.

● **Ponad** sto samolotów produkcji francuskiej znajduje się obecnie w Anglii, w użytkowaniu różnego rodzaju klubów i osób wzgl. instytucji prywatnych. Są to m. in.: 21 maszyn Jodel różnych typów, 18 „Rallye" i „Conmodore", 13 „Emeraude", 7 „Horizon", 5 SIPA-901, 5 Nord-1100, 3 Nord-1000, 3 „Stampe", 2 „Baladou", 1 RF-3, 1 „Tempete".

50 SAMOLOTY KRAJU RAD



JESIENIĄ 1925 r. oblatano, zbudowany przez zespół CAGI pod kierownictwem A. N. Tupolewa, dwusilnikowy ciężki samolot ANT-4. Obloty wykazały doskonałe własności lotne maszyny.

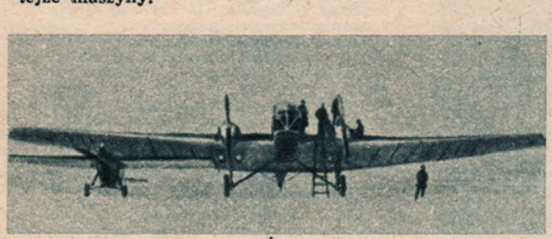
ANT-4 (wersja wojskowa nosiła oznaczenie TB-1) był największym wówczas osiągnięciem radzieckiej myśli konstrukcyjnej. Całkowicie metalowy, wolnonośny jednopłatowiec, swymi rozwiązaniami konstrukcyjnymi daleko wyprzedzał wszystkie ówczesne samoloty. Od roku 1930 zagranica zaczęła kopiować ANT-4, uznając go za najlepszą w tej klasie maszynę świata.

Na ANT-4 załoga kierowana przez S. A. Szestakowa przeleciała w ciągu 137 godzin w r. 1929 trasę z Moskwy do Nowego Jorku (21 242 km).

ANT-4 z załogą 6 ludzi rozwijał prędkość 184 km/h. Pułap — 4 900 m. Dla skrócenia rozbiegu stosowano prochowe rakiety startowe (6 sztuk). ANT-4 stosowano również jako nosiciela dwóch myśliwców. Używano go do ratowania ekspedycji polarnej Czeluskina.

Z 216 zbudowanych ANT-4 kilkadziesiąt sztuk wypuszczono jako wodnopłatowce (torpedowe i bombowe). Jednym z wariantów ANT-4 był, zbudowany w 1929 r., dwusilnikowy ANT-7 oraz zbudowany w 1930 r. czterosilnikowy ANT-6. Wojskowym wariantem ANT-7 był R-6, dalekodystansowy samolot zwiadowczy i KR-6, myśliwiec. Była również wersja cywilna — PS-6 i MP-6 (morska).

Na zdjęciu niżej — TB-1 (ANT-4); wyżej — rysunek tejże maszyny.



EUROPEJSKIE SYMPOZJUM KOSMICZNE

Od 22 do 24 maja odbędą się w Bordeaux (Francja) obrady zorganizowane przez francuskie towarzystwo astronautyczne. Noszą one miano VII Sympozjum poświęconego telekomunikacji satelitarnej w Europie (zachodniej). Przewidziany jest udział delegatów z W. Brytanii i NRF.

NOWE PROGRAMY JAPOŃCZYKÓW

Profesor H. Itokawa z Uniwersytetu w Tokio jest twórcą szeregu rakiet japońskich. Niedawno uczony ten zapowiedział następujące starty: wkrótce z ośrodka w Kagoshima wyrzucony zostanie przy pomocy rakiety Lambda-4S mały satelita, który ma osiągnąć wysokość 540 km. Masa satelity 26 kg; w marcu roku 1968 przy użyciu rakiety „Mu" o ciągu około 200 Ton wyniesiony zostanie na orbitę ziemską satelita o masie 70 kg; w roku 1970 przewidziane jest wyrzucenie własnego satelity dla celów telekomunikacji.

MŁODZIEŻ I TECHNIKA RAKIETOWA

W dniach 1 i 3 kwietnia w miejscowości Valdahon (Francja) wyrzucono serię dziewięciu rakiet amatorskich. Rakiety są dziełem młodzieży zrzeszonej w klubie rakietowym pracującym pod kierunkiem narodowego centrum badań kosmicznych. Podczas startów małych rakiet wypróbowano różne systemy telemetryczne.

NOWE SATELITY

Wkrótce zapowiadany jest start trzech nowych sztucznych satelitów amerykańskich, przeznaczonych do wykrywania eksplozji jądrowych. Satelity noszą oznaczenie „Vela". Podobne satelity wyrzucono po raz pierwszy w 1963 roku. Nowe satelity wystartują przy pomocy rakiety nośnej „Titan-III-C". Przewidziana orbita eliptyczna ma wynieść 110 000/7 400 km. „Vela" będą obiegać Ziemię przez pięć lat. Masa satelity wynosi 330 kg.

NIE MA ODPOWIEDZIALNYCH ZA KATASTROFĘ „APOLLA"!

John Wydler, kongresman z Nowego Jorku, zarzucił kierownikom amerykańskiego programu księżycowego niedbalstwo w naziemnych eksperymentach ze statkiem „Apollo". Wydler powiedział, że raport NASA o przyczynach pożaru na wyrzutni, w którym 27 stycznia zginęło na Przylądku Kennedy'ego trzech kosmonautów amerykańskich, rodzi więcej wątpliwości niż raport komisji Warren'a o okolicznościach zamachu na Kennedy'ego. Wydler oświadczył, że nie jest w porządku, iż raport NASA nie określa kto ponosi odpowiedzialność za niedociągnięcia w programie Apollo.

WYPRAWA „SURVEYOR'A-3"

17 kwietnia wystartowała z terenu USA nowa sonda księżycowa typu „Surveyor-3". Celem lotu jest między innymi pobranie próbki podłoża księżycowego i przesłanie spektrogramu do stacji naziemnej, a poza tym — sfotografowanie powierzchni Księżyca w planowanym miejscu lądowania astronautów.

Tyniec — 1967

Zwycięzca tynieckich zawodów Zenon Korsak startuje z modelem E. Osińskiego. Niżej — z lewej Edmund Osiński wypuszcza model K. Ginalskiego i K. Pelczarski przygotowuje swój szybowiec do lotu. Foto: H. Grabowski

W dniu 9 kwietnia br. na wzgórzach tynieckich pod Krakowem została rozegrana eliminacja do ogólnopolskich zawodów modeli szybowców zdalnie sterowanych na zboczu. Organizatorem imprezy był Aeroklub Krakowski. Udział w imprezie zapowiedziało 54 zawodników z 16 aeroklubów. Startowało 46 zawodników z 16 aeroklubów. Naliczniej imprezę obsadziły: Aeroklub Krakowski — 7 zawodników, Wrocławski — 5 zawodników, po 4-ech zawodników — Łódzki, Bielsko-Bialski, Ziemi Lubuskiej, Kielecki.

Kierownikiem zawodów był Jan Kuszilek, głównym komisarzem Krzysztof Bazylewicz, sekretarzem zawodów Bożena Kuszilek, dyspozytorzy nadajników Andrzej Senisson, Wiesław Pocieszyński. Chronometrażyści: mgr Barbara Marek, Artur Paciorek, Juliusz Jarończyk (Aer. Podhalański).

Impreza jako całość pobiła dwa rekordy: pierwszym rekordem jest tak liczna obsada zawodów, drugi rekord — to sprawna organizacja. Równocześnie należą się duże słowa uznania dla wszystkich zawodników, którzy uwijali się, aby do minimum skrócić czas trwania zawodów.

Jedynym mankamentem zawodów był słaby wiatr, który do połowy drugiej kolejki zupełnie ucichł. Jeżeli chodzi o technikę latania na zboczu, to około 50% zawodników po prostu nie wie co robić z modelami, kiedy wiatr wieje z szybkością 5—6 m/s. Można to było zaobserwować podczas pierwszej kolejki startów, gdzie tylko 10 zawodników osiągnęło maksymalny czas lotu 300 s. Tutaj należy dodać, że również kilka aparatów zawiodło zawodników. Jeżeli chodzi o aparatury, to z całą stanowczością stwierdzam, że dopóty nie wybrniemy z kłopotów, dopóki Wydział Modelarstwa ZG APRL nie zainteresuje kogoś produkcją na szerszą skalę. Bo to co zostało dotychczas zrobione i osiągnięte, jeżeli chodzi o radiomodelarstwo, jest zasługą wyłącznie samych modelarzy.

Nie chcę się tutaj rozwodzić nad tym ile kosztuje prywatna aparatura jednokanałowa, ale chcę powiedzieć, że wymaga ona co najmniej czterokrotnie więcej nakładu pracy niż zbudowanie modelu. Na zawodach w Tyńcu demonstrował wielu modelarzom bardzo pięknie wykonaną mikro-aparaturę czterokanałową Janusz Walicki ze Szczecina, który na pewno przy odrobinie chęci Wydziału Modelarstwa ZG APRL mógłby bardzo dopomóc polskiemu radiomodelarstwu.

Kilkunastu modelarzy, którzy byli pierwszy raz w Tyńcu, początkowo narzekało, że to taka mała górka, że tutaj nic się nie zrobi... Wspomnę tylko, że przy stałym wietrze 6—8 m/s. w Tyńcu można latać w nieskończoność. Dokonałem dość ścisłych obliczeń porównawczych zawodów zeszłorocznych w Jeżowie i w Tyńcu. Zbocze Jeżowskie jest co najmniej 4 razy wyższe, a wyniki porównawcze mają się do siebie tak:

Przeciętna pierwszej dziesiątki
Jeżów — 756 pkt. Tyniec — 630 pkt.

I lot — 233 pkt. I lot — 261 pkt.
II lot — 296 pkt. II lot — 190 pkt.
III lot — 226 pkt. III lot — 181 pkt.

Pierwsza kolejka w Tyńcu była lepsza od jeżowskiej o 28 sekund oraz przeciętna trzeciej dziesiątki o 41 sekund. W Jeżowie w pierwszym locie było 11 lotów po 300 s., w Tyńcu — 10 lotów po 300 s. .

Na koniec należy się zastanowić nad przszłoroczną imprezą w Tyńcu. Przede wszystkim impreza musi być dwudniowa oraz należy wprowadzić nowe elementy do konkurencji.

Pragnę tą drogą zwrócić się do kolegów modelarzy, aby wypowiedzieli się, jak się zapatrują na rozegranie konkurencji nocnych lotów. Zaznaczam, że lot taki byłby liczony do konkurencji na czas lub celność lądowania przy wyłożonych światłach naziemnych oraz normalnej instalacji oświetleniowej w modelu na wzór prawdziwych płatowców. Na wzgórzach tynieckich konkurencja taka jest całkowicie możliwa do rozegrania. Może ktoś z Kolegów ma jakąś bardziej interesującą nowość? Proszę pisać na Ośrodek Modelarstwa Lotniczego — Kraków, ul. Zwierzyniecka 26.

HENRYK GRABOWSKI

ZAWODY odbyły się w konkurencji na długotrwałość lotów, ze zbocza o różnicy poziomów około 80 m. Maksymalny pomiar czasu lotu mierzony był do 300 s. Na starcie stanęła rekordowa liczba zawodników — 46, reprezentujących 14 aeroklubów regionalnych. W tej trudnej technicznie imprezie, wymagającej odpowiedniego zaplecza w postaci urządzeń sterujących — takiej ilości zawodników nie notowano w żadnych dotąd rozegranych zawodach.

Stosunkowo duża ilość zawodników zaskoczyła organizatorów i sprawiła niemało kłopotów. Początkowo zamierzano rozegrać tylko dwie tury lotów, jednak aura przyszła w sukurs organizatorom i dopomogła w znacznym stopniu nie tylko rozegrać regulaminowe trzy tury lotów, ale również zakończyć imprezę przed zmrokiem. W konkursie lotów na zboczu (na prądach wymuszonych) nieodzownym warunkiem jest sprzyjający wiatr, a ten sprzyjał zawodnikom tylko w I turze. W następnych turach „zamilkł" zupełnie, co w znacznym stopniu skróciło czasy lotów modeli, a tym samym wybawiło organizatora z kłopotu ewentualnego niedokończenia zawodów. W II i III turze modele wykonywały w zasadzie tylko loty ślizgowe. Nielicznym też zawodnikom udało się nawiązać kontakt z termiką i nieznacznie przedłużyć czas lotu modelu. W pierwszej kolejce lotów aż 18 zawodnikom udało się osiągnąć dobry wynik. Natomiast w II i III turze dobre wyniki osiągnęło tylko po trzech zawodników.

Na podkreślenie zasługuje fakt, że wszyscy startujący w liczbie 46 zawodników zostali sklasyfikowani bez punktów zerowych. Świadczy to o dobrym przygotowaniu się do zawodów tak pod względem sportowym jak i technicznym. Godne uwagi i odnotowania jest to, że 24 zawodników sterowało swoje modele aparaturami wykonanymi we własnym zakresie. Dodać należy, że wszystkie urządzenia działały dobrze i nie sprawiały zawodnikom zawodu. Jest to niewątpliwie dalszy postęp w opanowaniu techniki sterowania modeli i napawa optymizmem na przyszłość.

EDMUND OSIŃSKI

WYNIKI SPORTOWE ZAWODÓW

		Aeroklub:		
1.	Zenon Korsak	Warszawski	300 + 300 + 175 = 775	p.
2.	Janusz Walicki	Szczeciński	282 + 132 + 300 = 714	p.
3.	Ireneusz Pudełko	Krakowski	210 + 165 + 300 = 675	p.
4.	Ryszard Pyrz	Gdański	300 + 266 + 106 = 672	p.
5.	Stefan Różycki	Jeleniogórski	300 + 196 + 146 = 643	p.
6.	Ireneusz Segała	Warszawski	64 + 300 + 257 = 621	p.
7—8.	Edmund Osiński	Warszawski	300 + 131 + 128 = 559	p.
7—8.	Józef Krupa	Wrocławski	300 + 100 + 159 = 559	p.
9.	Kazimierz Ginalski	Podkarpacki	300 + 131 + 124 = 555	p.
10.	Józef Kurzawski	Gdański	256 + 170 + 103 = 529	p.
11.	Jerzy Komorski	Bydgoski	300 + 72 + 124 = 496	p.
12.	Radzisław Fidala	Łódzki	300 + 89 + 100 = 489	p.
13—14.	Andrzej Krupa	Podkarpacki	300 + 95 + 79 = 474	p.
13—14.	Janu Bury	Poznański	246 + 111 + 117 = 474	p.
15.	Zygmunt Janecki	Ziemi Lubuskiej	65 + 185 + 216 = 466	p.
16.	Stanisław Grzywa	Bielsko-Bialski	268 + 39 + 132 = 439	p.
17.	Edward Trzopek	Bielsko-Bialski	294 + 88 + 43 = 425	p.
18.	Wiesław Schier	Warszawski	119 + 155 + 142 = 416	p.
19.	Edward Ciapała	Krakowski	300 + 72 + 43 = 405	p.
20.	Zbigniew Kaniewski	Wrocławski	280 + 27 + 91 = 404	p.
21.	Stanisław Then	Bielsko-Bialski		381 p.
22.	Edward Rogowski	Krakowski		347 p.
23.	Stanisław Żurad	Wrocławski		333 p.
24.	Tadeusz Pelczarski	Podkarpacki		293 p.
25.	Roman Oślak	Bielsko-Bialski		283 p.
26.	Mieczysław Kowalewski	Tatrzański		257 p.
27.	Grzegorz Gawlak	Poznański		250 p.
28.	Jan Świątczak	Łódzki		245 p.
29.	Antoni Smoliński	Wrocławski		242 p.
30.	Stanisław Lipiński	Ziemi Lubuskiej		240 p.
31.	Karol Kelm	Ziemi Lubuskiej		239 p.
32.	Czesław Cimoszko	Szczeciński		234 p.
33.	Zygmunt Firlit	Krakowski		231 p.
34.	Henryk Grabowski	Krakowski		220 p.
35.	Zygmunt Janecki	Ziemi Lubuskiej		176 p.
36.	Franciszek Glasowicz	Krakowski		155 p.
37.	Jerzy Miechówka	Kielecki		144 p.
38.	Andrzej Wierpachowski	Wrocławski		133 p.
39.	Stefan Karski	Tatrzański		131 p.
40.	Władysław Mertuszka	Wrocławski		126 p.
41.	Kazimierz Strycharski	Krakowski		99 p.
42.	Jerzy Kasiński	Kielecki		85 p.
43.	Jarosław Janowski	Łódzki		80 p.
44.	Leszek Jamróz	Kielecki		55 p.
45.	Józef Podjasek	Ziemi Lubuskiej		20 p.
46.	Stefan Polawski	Łódzki		17 p.
47.	Tadeusz Dobosik	Częstochowski		16 p.

Ostatni LOT

15 maja br. minie 25 lat od dnia, w którym po raz pierwszy w świecie wzbił się w przestworza samolot z silnikiem rakietowym na paliwo ciekłe. Był to radziecki samolot „BI", zbudowany przez zespół konstruktorów A. J. Bierezniaka i A. I. Issajewa pod kierownictwem W. Bołchowitinowa.

Silniki rakietowe różnych typów budowano w Związku Radzieckim już w początkach lat trzydziestych. W lutym 1940 r. pilot doświadczalny W. Fiodorow wypróbował w powietrzu szybowiec „K-9", na którym zamontowano silnik rakietowy. Samolot, ciągnąc na holu szybowiec, wzbił się w przestworza i tam Fiodorow, włączywszy silnik, wykonał po raz pierwszy lot na aparacie latającym z silnikiem rakietowym na paliwo ciekłe.

Dalsze doświadczenia i udoskonalenia pozwoliły na zamontowanie tego silnika na samolocie bojowym. Silnik konstrukcji L. Duszkina i A. Issajewa zamontowano na samolocie „BI-1".*) W dniu 15 maja 1942 r. na lotnisku położonym daleko od linii frontu rozpoczęły się próby. Prowadził je pilot doświadczalny G. Bachcziwandżi. Niżej publikujemy po raz pierwszy w Polsce, z nieznacznymi skrótami, opowiadanie o tym dzielnym człowieku. Autorem opowiadania jest Anatol Agranowskij.

★

Grigorij Bachcziwandżi w 1942 r. liczył trzydzieści lat. Osiągnął w życiu to, co według jego wyobrażenia człowiekowi potrzebne jest do szczęścia. A więc był szczęśliwy. Miał wielu serdecznych przyjaciół. Podobało mu się lotnisko, na którym pracował, ubóstwiał przestworza i tam też spędzał połowę życia. Bardzo lubił latać. Ilekroć wchodził na lotnisko, czuł się tak, jakby za chwilę miał rozpocząć pierwszy dzień lotów.

W szkole lotniczej nie chwalono go. Uczniów w ogóle w szkole nie chwalą. To chyba w myśl zasady, że im zdolniejszy, tym częściej go ganią, aby nie był zarozumiały. Bachcziwandżi nieraz musiał słuchać wymówek. I nagle, bez żadnego uprzedzenia: „Polecicie samodzielnie. Dwa loty po kręgu. Spokojnie". Po starcie wciąż kręcił głową, oglądał się: nie mógł uwierzyć, że jest sam. Potem w nocy „latał", naciskał pedały, wychylał drążek do przodu, wykonywał wiraże... Uczniowie po pierwszym samodzielnym locie zawsze „latają" we śnie. Zauważyli to bacznie obserwatorzy...

Życie Bachcziwandżiego było proste jak start. Przyzwyczaił się do tego, że nikt nie może mu w niczym przeszkodzić. Zawsze starał się realizować swoje plany, osiągał zamierzony cel. Był synem ślusarza — mechanika zatrudnionego na jednej ze stacji w Krasnodarskim Kraju. Potem Komsomoł, praca w charakterze ślusarza w Mariupolskich Zakładach im. Iljicza, szkoła lotnicza. Został pilotem, później pilotem doświadczalnym, komunistą... A gdy wybuchła wojna, upierał się, aby wysłano go na front. I dopiął swego. Po upływie kilku miesięcy odwołano go. Jako doświadczalny oblatywacz potrzebny był do prowadzenia prób w powietrzu. Ale w tym krótkim okresie pobytu na froncie zdołał wykonać sześćdziesiąt pięć lotów bojowych, zestrzelił pięć samolotów hitlerowskich i następne pięć w walkach grupowych. Wówczas, w pierwszym roku wojny, to było bardzo dużo..

Bachcziwandżi był już oblatywaczem w nowym tego pojęcia znaczeniu. Oprócz szkoły lotniczej, ukończył również szkołę techniczną. Badał w powietrzu działanie nowych silników lotniczych. Wyniki jego pracy przedstawiały tak dużą wartość, że za zasługi w tej dziedzinie już przed wojną odznaczony został Orderem Lenina.

15 maja 1942 r. Bachcziwandżi wzbił się w przestworza na zupełnie innym samolocie, jakiego nigdzie na świecie jeszcze wówczas nie było. Człowiek uczynił krok w nieznane...

Bachcziwandżi nie był tylko pilotem-sędzią, oceniającym pracę konstruktorów, on był raczej ich współautorem. I być może dlatego właśnie na samym początku prac doświadczalnych uratował maszynę... Opowiadał mi o tym — pisze autor — zasłużony pilot doświadczalny ZSRR Grigorij Siedow, który był wówczas na lotnisku. Siedow jest z wykształcenia inżynierem. Podziwiał on wtedy nie dzielność pilota, jego zimną krew, ani pogardę śmierci, lecz właśnie wysoką kulturę techniczną. Zdarzyło się tak, że w czasie pierwszego startu, a ściślej mówiąc podczas pierwszego rozbiegu Bachcziwandżi potrafił na podstawie dźwięku silnika określić, że pracuje on nieprawidłowo. Start samolotu „BI-1" odbywał się w niezwykle szybkim tempie. Pilot musiał decydować się zaledwie w ciągu ułamków sekund. I to mu wystarczyło. W ostatnim bowiem momencie przerwał start. Samolot znajdował się już na skraju pasa startowego. Później wyjaśniono, że gdyby nie przytomność umysłu pilota, katastrofa byłaby nieunikniona. Bachcziwandżi zdołał w czasie rozbiegu zmienić decyzję. Tylko piloci wiedzą, jaka trudna jest to sprawa.

A oto jeszcze jeden szczegół charakteryzujący sylwetkę tego dzielnego człowieka. Źle jest, gdy oblatywacz już przed rozpoczęciem lotu dowie się o jakiejkolwiek awarii na samolocie doświadczalnym. Gorzej jeszcze, jeśli jest jej świadkiem. On przecież ma lecieć na tym samolocie! A. Bachcziwandżi sam uległ ciężkiej awarii. Na stanowisku, zbudowanym na ziemi, zapoznawał się z pracą silnika. Uruchomił go raz, drugi, a za trzecim razem silnik nagle rozerwał się. Tylna część wraz z dyszą poleciała do tyłu, a przednia — w plecy pilota. Na szczęście inżynierowie, starając się stworzyć warunki treningu maksymalnie zbliżone do normalnych, umieścili na stanowisku fotel pilota z taką samą płytą pancerną jak w kabinie samolotu. Przednia część silnika trafiła w tę właśnie płytę. Mimo to pilota rzuciło do przodu. Uderzył twarzą w tablicę przyrządów. Pękła kość policzkowa, a ponadto z góry spłynęła na niego struga kwasu żrącego.

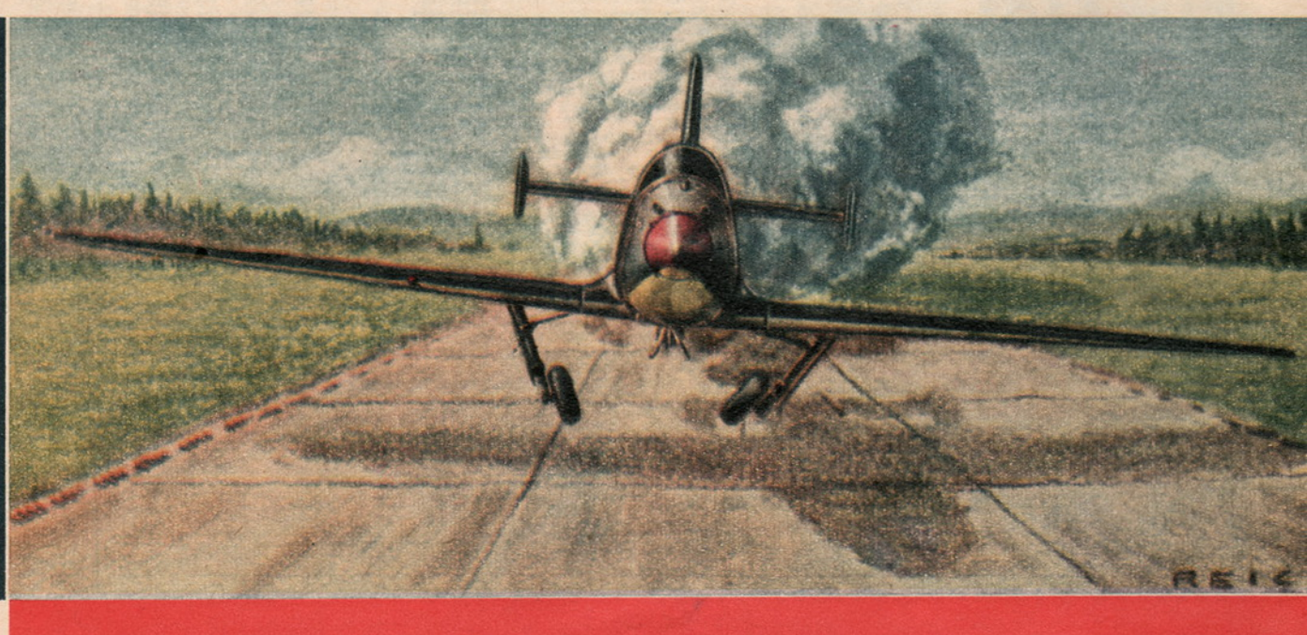
W szpitalu odwiedził go jeden z konstruktorów. „Bachczi (tak nazywano go w fabryce) — rzucisz teraz wszystko do diabła?" Pilot leżał z zabandażowaną głową, tylko oczy było widać. „Co? — odpowiedział. — Kiedy ma nastąpić pierwszy start? W maju? Pośpieszcie się, do tego czasu na pewno wyzdrowieję".

Czy zdawali sobie sprawę z historycznego znaczenia tego, czego mieli dokonać? Czy wiedzieli, że rozpoczynają nową erę w lotnictwie? Tak, oczywiście. Bachcziwandżi, na krótko przed pierwszym startem na nowym samolocie, otwarcie powiedział przyjaciołom: „Być może zginę, ale nie na darmo...". Wszyscy członkowie załogi gościli wówczas u niego. Wódka wypita, zakąski zjedzone. Żona pilota zajęta była w kuchni. W jej obecności nie powiedziałby tego. Przyjaciele, rzecz zrozumiała, nie dopuszczali tej myśli. Że „nie na darmo" to słusznie, ale co się tyczy śmierci — to, oczywiście wszyscy twierdzili, iż Bachcziwandżi plecie głupstwa!... „A co takiego powiedziałem? — uśmiechnął się pilot. — Czegoście się mnie uczepili? Mnie nie trzeba agitować. Śmierci się nie boję".

Nie wiem na ile dokładnie — pisze autor — uczestnicy tego spotkania zrelacjonowali mi przebieg tej rozmowy. Od tego czasu minęło już, bądź co bądź, dwadzieścia pięć lat, ale sens wypowiedzi pilota był mniej więcej następujący:

„...Gdy wykonuję trudne zadanie, śmierć oczywiście ma się na baczności. Ale nie jest to ta leniwa baba, która czycha na każdego i wie, że nikt jej się nie wymknie. Tu jest zupełnie inaczej. Śmierć w tej sytuacji jest podniecona, ruchliwa i... tchórzliwa. Tak, tak — tu nie może sobie pozwolić na to, aby siedzieć bezczynnie i czekać. Ona jest chytra, ale ja również nie daję za wygraną. Ona chowa się, a ja i tak ją widzę. I ta stara diablica nie może sobie ze mną poradzić. Nieraz chichocze: teraz cię mam! A ja mimo to wymykam się jej, wdzieram się prosto w jej paszczę, ale rozsądnie i zmuszam do odwrotu.

Co? Nie zgadzacie się ze mną? A ja wciąż czuję, że jestem panem życia. Stale trzymam ją w szachu. I ona nie zabierze mnie wtedy



Powyżej: Grigorij Bachcziwandżi. Obok: Fragment startu BI-1 pilotowanego przez Grigorija Bachcziwandżiego. Na stronie 13 widok z góry i boku samolotu BI-1 z silnikiem rakietowym, na paliwo ciekłe. Dane techniczne: rozpiętość – 6,48 m, długość – 5,25 m, powierzchnia skrzydeł – 7 m², ciężar własny – 958 kG, ciężar całkowity – 1 683 kG, prędkość obliczeniowa – 990 km/h, czas wznoszenia na 6 000 m 2 minuty. Ilustracje zaczerpnięto z miesięcznika „Aero Sport".

kiedy zechce, lecz wówczas, gdy popełnię błąd, zagapię się lub stchórzę. Wszystko bowiem spoczywa w moich rękach. Mogę z nią walczyć do upadłego i wynik tej walki wcale nie jest przez Boga przesądzony. Można w takich warunkach pracować? Co o tym sądzicie, chłopcy?...".

I oto już 15 maja 1942 r. — dzień któremu sądzone było przejść do historii...

Na sekundę przed startem, gdy wystrzeliła w górę zielona rakieta sygnalizacyjna, cała załoga naziemna odbiegła od samolotu około trzydzieści metrów. Tak postanowiono już wcześniej: pierwszy start, różnie więc mogło się zdarzyć. Pilot został sam. W tym dniu wszystkie loty zostały wstrzymane — wokoło panowała cisza... Bachcziwandżi włączył silnik.

Gdy wzniósł się na wysokość trzydziestu metrów i wszyscy uświadomili sobie, że już leci — wtedy huk silnika wyrwał się z ciasnych ram lotniska i zapełnił przestrzeń pod kopułą nieba.

Dwie minuty, tylko dwie minuty ziemia słyszała jego głos. Ale w tym czasie zdołał wznieść się na wysokość trzech tysięcy metrów, przejść do lotu poziomego, wykonać wiraż, jeden i drugi... samolot leciał, ale naocznym świadkom wydawało się to nieco dziwne. Później dopiero zrozumieją, że smuga ognia i czarnego dymu, która wprawiła ich w tak ogromne zdumienie, świadczyła jedynie o młodziutkim wieku nowej techniki. Zrozumieją też, że samolot „BI—1" był bardzo daleki od doskonałości, że pierwsze kroki bohatera były nieśmiałe i niepewne. Ale że były to pierwsze kroki — o tym naoczni świadkowie będą zawsze pamiętać.

Rozległ się trzask, silnik przestał pracować. Zapanowała niczym niezmącona cisza. Bachcziwandżi opowiadał później, że było tak cicho, iż słyszał jak koguty we wsi pieją. Pilot szybował w powietrzu, leciał lotem ślizgowym w stronę lotniska i jak mówią naoczni świadkowie..., śpiewał. A ludzie ze wszystkich stron biegli już na spotkanie. Rozpoczął się wiec i pilot dostrzegł niosących plakat z napisem: „Witamy kapitana Bachcziwandżi — pierwszego pilota, który zapoczątkował nową erę lotów!".

A życie płynęło dalej. Trwały próby. Każdy kolejny lot był czymś nowym, nieznanym, tak jak nowym było wszystko co udoskonalano w tym samolocie. Uczeni i konstruktorzy musieli po raz pierwszy obliczać tory lotów. I to co czynili różniło się w zasadniczy sposób od dotychczasowego lotnictwa — przypominało raczej start rakiety. Bachcziwandżi wykonywał zadania, pisał sprawozdania, przesiadywał wspólnie ze specjalistami w dziedzinie aerodynamiki nad „krzywymi" i wykresami, dyskutował z konstruktorami, którzy uwzględniając jego uwagi, wprowadzali zmiany, doskonalili „BI". Potem spadł śnieg i trzeba było stawiać „BI" na płozy. I znów lot w nieznane, albowiem samolot odrzutowy po raz pierwszy startował na płozach.

Nawiasem mówiąc, lot ten wykonał nie Bachcziwandżi, lecz inny pilot. Do tego czasu bowiem trwał w fabryce montaż samolotów — dublerów „Dwójki" i „Trójki". Były to wierne kopie „BI—1". Odwołano z frontu następnego pilota, który jako drugi w świecie wykonał lot doświadczalny na samolocie odrzutowym. Był to Konstantin Gruzdiew, młody chłopak, wesoły, zapalony harmonista. Tu, na lotnisku położonym daleko od frontu, mało kto wiedział, że zestrzelił on siedemnaście samolotów nieprzyjaciela... I oto jeszcze jedno potwierdzenie tego, że każdy lot związany był z nieprzewidzianymi komplikacjami. Gruzdiew wykonał zadanie wzorowo — śmiało, precyzyjnie, przepięknie — a jednak zdarzyła się awaria. A zaistniała ona tylko dlatego, że pilot po wystartowaniu za późno schował płozy. Mówiąc szczerze, to nawet nie za późno, lecz po prostu nikt nie przypuszczał, że trzeba się z tym pośpieszyć. Ale w czasie lotu na „BI—1" prędkość wzrastała tak gwałtownie, że strumień powietrza urwał jedną płozę. Podczas lądowania samolot nagle zarzuciło, po czym zwalił się on na bok. Twarz Gruzdiewa wyrażała tak ogromne zdumienie, że ludzie, którzy przybiegli doń, mimo zaniepokojenia, roześmieli się. Lotna charakterystyka wystawiona samolotowi „BI" przez drugiego pilota brzmiała krótko:

— Lecisz, jak diabeł na miotle.

Bachcziwandżi podzielał zdanie kolegi. „Prędkość wzrasta bardzo szybko — mówił. — A gazem manipulować nie można...". Silnik był zupełnie prosty. Pilot mógł go włączyć i wyłączyć. Ten mały silnik odrzutowy na paliwo ciekłe nie uznawał „pół tonu". Prędkość można było regulować tylko poprzez nabieranie wysokości: w czasie wznoszenia samolot, siłą rzeczy, zwalniał lot. Prędkość wznoszenia „BI—1" była wspaniała. Najlepsze ówczesne myśliwce osiągały nie więcej niż dwadzieścia metrów na sekundę, a „BI" osiągał osiemdziesiąt metrów na sekundę.

Na dzień 27 marca 1943 r. wyznaczono próbę lotu z maksymalną prędkością. Ostatni lot, kończący program prób i doświadczeń... Wiosna budziła się do życia. Ludzie śpieszyli się: wkrótce śnieg stopnieje, a wtedy trzeba będzie zdejmować płozy, nakładać koła, czekać aż lotnisko wyschnie.

Przed lotem spożywali obiad. Siedzący przy stole inżynier I. Rabkin, odpowiedzialny za przygotowanie samolotu, powiedział: „Dziś, Bachczi, pobijesz światowy rekord prędkości. Przejdziesz do historii". „Przesadzasz" — uśmiechnął się Bachcziwandżi...

W pokoju przeznaczonym dla pilotów oczekiwał go Bołchowitinow. Przywitali się, porozmawiali chwilę. Główny konstruktor powiedział oblatywaczowi, że z frontu przysłano grupę pilotów w celu opanowania nowego sprzętu. Trzeba będzie przemyśleć program szkolenia. Bachcziwandżi będzie ich instruował. Musi więc przedłożyć swoje propozycje, podzielić się z pilotami swoim doświadczeniem.

Potem Bachcziwandżi wziął spadochron i wraz z inżynierem, odpowiedzialnym za przygotowanie samolotu, udał się na start. Tam stały trzy samoloty typu „BI—1": dublery również gotowe były do lotu. Mechanik zażartował: „Wybieraj, który chcesz". Pilot i inżynier podeszli do samolotu, na którym prowadzili próby od samego początku. Płozy przymarzły już do ziemi. Mechanicy obrąbali lód. Inżynier po raz ostatni powtórzył treść zadania: „Wzniesiesz się na półtora tysiąca, potem, nie wyżej niż na dwóch tysiącach, wykonasz zakręt bojowy i na naszym trawersie rozwiniesz maksymalną prędkość". Bachcziwandżi skinął głową — wiedział bowiem dokładnie co ma robić.

...Samolot wykonał zakręt i skierował się wprost nad lotnisko. Rozpoczęła się „maksymalna". Prędkość była, jak na ówczesne czasy, zawrotna. Gdy zniknęła smuga ognia, inżynier pochylił się nad sekundomierzem, aby „złapać" czas. A gdy spojrzał w górę, nic nie mógł pojąć. Milczący samolot mknął pod ostrym kątem ku ziemi. Mknął prosto, z jakimś złowieszczym spokojem, coraz niżej i niżej... I werżnął się w ziemię, w maleńką rzeczułkę na skraju lotniska. Przebił cieniutką warstwę lodu i zarył się w dno. Jeszcze kilka sekund panowała niezmącona cisza, potem załoga rzuciła się do aerosani. Pędzili w stronę rzeczki i żadnego z nich nie opuszczała absurdalna myśl: Bachcziwandżi żyje, on nie mógł zginąć!

Ale pilot nie żył. Śmierć dosięgła go akurat w momencie, gdy rekordowy lot dobiegał końca. Zdołał jeszcze doznać uczucia wielkiej radości. Ujrzał bowiem na przyrządzie, że osiągnął upragnioną prędkość — 800 kilometrów na godzinę! Takiej prędkości nikt przed nim nie osiągnął. Zdążył jeszcze pojąć to i przeżyć radość zwycięstwa. A potem rozległ się trzask i samolot zmniejszył gwałtownie prędkość. Pilota rzucało do przodu. Wskutek silnego uderzenia stracił przytomność. I już jej nie odzyskał. Komisja badająca przyczynę katastrofy ustaliła to z całą dokładnością. Samolot nie rozstrzaskał się. Taśmy bezpieczeństwa nie były odpięte, osłona kabiny nie zrzucona — pilot nie próbował nawet wyskoczyć. Nie widział swojej śmierci — zmogła go w sposób podstępny.

Dopiero po upływie wielu lat odtworzono pełny obraz katastrofy. Model samolotu „BI—1" poddano próbom w tunelu aerodynamicznym, zbudowanym zgodnie z wymogami prędkości naddźwiękowej. I okazało się, że dały tu o sobie znać zjawiska zaliczone później do tych, które występują przy pokonywaniu bariery dźwięku. Samolot przeszedł w nurkowanie, a pilotowi nie starczyło po prostu sił, aby zapanować nad nim. Na domiar złego — stracił przytomność.

Mówią, że bezpośrednio po katastrofie dwóch młodych jeszcze pilotów wojskowych podbiegło do głównego konstruktora z prośbą:

— Towarzyszu generale! Pozwólcie powtórzyć wykonanie zadania.

Bołchowitinow stał blady, wstrząśnięty. Patrzył na nich, ale nie widział, nie słyszał co mówią, nie wiedział czego chcą. Samoloty — dublery, „Dwójka" i „Trójka" czekały na starcie. Gotowe były do lotu. Ileż nadziei wiązał z nimi główny konstruktor. A tu — katastrofa. No cóż, w czasie prób różnie bywa. Trwała wojna z nieznanym, a na wojnie ofiary są nieuniknione...

— Towarzyszu generale!

Ujrzał wreszcie młodych pilotów. Stali przed nim w nowiutkich mundurach, z błyszczącymi orderami i jakoś dziwnie byli do siebie podobni. Oczy ich wyrażały gotowość i tak ogromne zniecierpliwienie, że konstruktor drgnął. Przypomniały mu się błękitne oczy Bachcziwandżiego.

— Nie, nie, dajcie spokój... co wy... — I poszedł zgarbiony, jak gdyby postarzał się od razu o dziesięć lat. Poszedł do samochodu, aby udać się na miejsce katastrofy. On, główny konstruktor, musiał do dna wychylić ten kielich goryczy...

Grigorij Bachcziwandżi zginął w najpiękniejszym okresie życia — w momencie wspaniałego triumfu. Wyprzedził wówczas wszystkich. Pilot radziecki pierwszy na świecie zaczął torować drogę ku gwiazdom. I dlatego jest nieśmiertelny.

*) „BI" — bojewój istriebitiel — myśliwiec bojowy — przyp. red.

GORDON BENNETT

JERZY R. KONIECZNY 2)

PO zakończeniu I wojny światowej niełatwo było wznowić zawody o puchar Gordon Bennetta, zwłaszcza iż — zgodnie z regulaminem — miały je organizować ponownie Stany Zjednoczone. Wyprawy za ocean były zawsze kłopotliwe dla europejskich pilotów balonowych, co powodowało z reguły małą frekwencję na zawodach rozgrywanych w USA. W wyniku przegranej wojny zabroniono posiadania lotnictwa Niemcom i Austrii, a aerokluby narodowe tych krajów wyłączono z działalności w FAI, dlatego też ich piloci (aktywni dotychczas w zawodach) nie mieli prawa startu w żadnych międzynarodowych imprezach FAI, a tym samym w Gordon Bennecie. Klauzula ta obowiązywała przez kilka lat, później jednak FAI od niej odstąpiła. Niemniej jednak Niemcy nie brali udziału w zawodach o puchar Gordon Bennetta aż do 1926 r., a Austria, w której sport balonowy po wojnie rozwijał się już słabiej, startowała w tej imprezie po wojnie tylko jeden jedyny raz — w 1932 r.

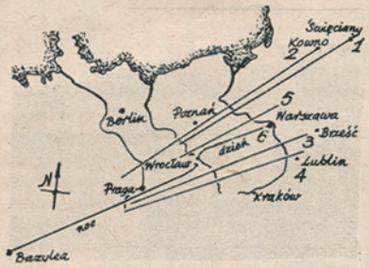
Do pierwszych po wojnie, a dziewiątych z kolei zawodów, doszło dopiero w **1920 r.** Zorganizowały je Stany Zjednoczone **23 października w Birmingham.** Na starcie stanęło 7 balonów z czterech krajów (USA, Francja, Belgia i Włochy). Zwyciężyła po raz pierwszy załoga Belgii (E.A.J.P. Demuyter i Labrousse), przelatując 1 769 km w czasie 41 godzin. Nazwisko znakomitego pilota Ernesta Demuytera weszło od tej pory trwale do historii zawodów, które miał w latach następnych wzbogacić swymi nowymi sukcesami.

Impreza przeszła znów do Europy, a miejscem kolejnego Gordon Bennetta stała się **Bruksela, 18 września 1921 r.** Ze stolicy Belgii startowało 14 balonów z siedmiu krajów (USA, Francja, Belgia, Szwajcaria, Włochy, Anglia i Hiszpania). Wszyscy piloci przelecieli kanał La Manche, kierując się ku Irlandii. Tylko dwa balony zdecydowały się na przelot morza: amerykański (lądował przymusowo) i szwajcarski (załoga: Armbruster i Ansermier), który zwyciężył, przelatując 766 km w czasie 27 godzin i 24 minuty.

Miejscem kolejnego spotkania stała się **Genewa**, skąd **6 sierpnia 1922 r.** wystartowało do walki o puchar Gordon Bennetta 19 balonów z siedmiu krajów (te same co w poprzednich). Zwyciężył po raz drugi Belg Demuyter (z Veenstra'em), lądując w Rumunii po przeleceniu 1 372 km w czasie 25 godzin i 49 minut.

Zawody zorganizowane **23 września 1923 r.** przez Aeroklub Belgii **w Brukseli** miały niezwykle tragiczny przebieg, najbardziej tragiczny w historii Gordon Bennetta. W trakcie napełniania 20 balonów (z 7 krajów) przeszła nad miejscem startu ciężka burza, z deszczem i gradem oraz piorunami. Startujący ciężko, jako trzeci w kolejce, balon amerykański „U.S. Army" zawadził swym koszem o balon belgijski „Ville de Bruxelles" i rozdarł na nim siatkę. Drugi balon amerykański „U.S. Navy" o mało nie zawadził o budynki uniwersytetu. Poryw wiatru spowodował pęknięcie, będącego jeszcze na ziemi, trzeciego balonu USA. Wszystkie balony wystartowały w ogóle z wielkim trudem. Pół godziny potem piorun uderzył w balon hiszpański „Polar", który spadł na ziemię w płomieniach. Pilot Gomez uratował się, doznając jedynie złamania nóg, ale jego towarzysz poniósł śmierć. Niedługo potem piorun uderzył w balon szwajcarski „Geneve", a piloci Grüning i Wehren zginęli. To samo spotkało wreszcie balon „U.S. Army", a jego załoga (Olmstead i Choptaw) poniosła także śmierć. Fatalne warunki atmosferyczne nie pozwoliły pilotom zbyt daleko zalecieć. Większość lądowała w Holandii (poniżej 250 km), a tylko dwa balony belgijskie przeleciały 1 000 km. Jeden z nich, z załogą Demuyter i Coeckelbergh, lądując w Szwecji — zwyciężył (1 155 km w czasie 21 godzin).

Belgowie, organizatorzy trzech kolejnych zawodów, przenieśli ich termin rozgrywania z jesieni na wiosnę, na czerwiec i maj. 13 z kolei Gordon Bennett rozegrano **15 czerwca 1924 r. w Brukseli** przy udziale 17 balonów z siedmiu krajów. Zwyciężył po raz trzeci z kolei znakomity Demuyter (z Coeckelbergh'em), przelatując 714 km (lądowanie w Szkocji) w czasie 43 godziny i 16 minut, zdobywając zarazem pierwszy puchar Gordon Bennetta na własność dla Aeroklubu Belgii. Belgowie ufundowali jednak nową nagrodę im. Gordon Bennetta i zawody pod tą samą nazwą rozgrywano dalej.



Szkic tras lotów i miejsc lądowania pierwszych sześciu w klasyfikacji balonów w zawodach im. Gordon Bennetta w 1932 r. 1. Balon „U.S. Navy", 2. „Good-Year VIII", 3. „Petit Mousse", 4. „Polonia", 5. „14 de Abril" (Hiszpania), 6. „Gdynia.

Start balonów w zawodach im. Gordon Bennetta 25 września 1932 r. w Bazylei. W środku widoczny balon polski — SP AHW „Polonia". Poniżej: w koszu balonu.

7 czerwca 1925 r. startowano ponownie z Brukseli, przy udziale 13 balonów z siedmiu krajów. Większość zawodników wylądowała w pobliżu kanału La Manche lub na wybrzeżu Bretanii. Dwa balony: belgijski (piloci Veenstra i Ouersin) oraz amerykański lądowały na wybrzeżu Hiszpanii. Zwyciężył ten pierwszy, zaliczając odległość 1 345 km w czasie 47 godzin i 30 minut.

Zawody przeniesiono teraz do **Antwerpii**, gdzie odbyły się one, jako 15 z kolei, **30 maja 1926 r.** Startowało 17 balonów z siedmiu krajów. Zawody nie miały najlepszej pogody, toteż większość lądowała w Holandii. Tym razem Amerykanie przerwali na kilka lat pasmo zwycięstw Belgów. Najdalej zaleciała załoga USA na balonie „Good-Year VIII" (van Orman i Morton), lądując w Szwecji po pokonaniu 861 km w czasie 16 godzin i 37 minut.

Zawody przeszły ponownie za ocean — do Stanów Zjednoczonych. Odbyły się one kolejno **10 września 1927 r. w Detroit,** przy dość licznym udziale 15 balonów z ośmiu krajów (po kilkuletniej przerwie startowali znów Niemcy). Zwyciężyli Amerykanie (Hill i Schlosser), przelatując 1 198,900 km. Również i następne, 17 z kolei, zawody odbyły się w **Detroit.** Rozegrano je **14 lipca 1928 r.** Startowało 12 balonów z siedmiu krajów, a pełny sukces odnieśli ponownie piloci amerykańscy (Kepner i Earickson), którzy na balonie „U.S. Army" przelecieli 740,300 km w czasie 43 godzin. Tym samym, po trzykrotnym kolejnym zwycięstwie w zawodach Amerykanów, druga nagroda im. Gordon Bennetta przeszła na własność Stanów Zjednoczonych. Nową nagrodę na zawody ufundował znany amerykański potentat przemysłowy Henry Ford.

Kolejne zawody odbyły się dwukrotnie na kontynencie amerykańskim: 18 — **28 września 1929 r. w St. Louis** (9 balonów z sześciu krajów), a 19 — **1 września 1930 r.** w Cleveland (tylko 6 balonów z czterech krajów). W obydwóch triumfowali Amerykanie: von Orman i Mac Chracken, którzy w 1929 r. wygrali zawody przelotem na odległość 548,940 km, a w 1930 r. przelecieli 873 km.

Amerykanie byli już blisko zdobycia trzeciej nagrody im. Gordon Bennetta, lecz w roku następnym nie doszło do rozegrania zawodów, ponieważ zgłosiła się zbyt mała ilość zawodników. Niedostateczna ilość zgłoszeń nie wynikała bynajmniej z braku zainteresowania imprezą. Wchodziły po prostu w grę wysokie koszty wyprawy załóg balonowych za ocean, na co rzecz jasna nie mogły sobie pozwolić co roku europejskie aerokluby narodowe, ponieważ już czterokrotnie pod rząd zawody odbywały się w USA. Z tego też względu **w 1931 r. Gordon Bennett nie odbył się.**

FIA, po porozumieniu z aeroklubami, powierzyła Szwajcarii organizację następnych zawodów. Rozegrano je **25 września 1932 r. w Bazylei.** Startowało 16 balonów z ośmiu krajów; po 3 balony z Niemiec, Francji i Szwajcarii, dwa z USA, a po jednym z Belgii, Austrii i Hiszpanii. Po raz pierwszy w zawodach o puchar im. Gordon Bennetta wzięła udział Polska, która zgłosiła dwie załogi: **Władysław Pomaski i Antoni Janusz** na balonie **„Polonia"** (2 200 m³) oraz **Franciszek Hynek i Zbigniew Burzyński** na balonie **„Gdynia"** (1 200 m³). Trzeba tu nadmienić, że balon „Gdynia", posiadający mniejszą pojemność (regulamin zawodów dopuszczał balony o 2 200 m³ pojemności), nie był najbardziej odpowiedni do tego rodzaju współzawodnictwa, podobnie jak francuski „Petit Mousse", posiadający tę samą pojemność co „Gdynia". Mimo to załogi polskie spisały się, jak na pierwszy start w Gordon Bennecie, zupełnie dobrze. **„Polonia"** startowała trzecia w kolejce i przeleciała **1 164 km**, zajmując dobre **czwarte** miejsce w ogólnej klasyfikacji. **„Gdynia"** wystartowała przedostatnia i przeleciała **1 075 km**, co dało jej także dobre **szóste miejsce** w zawodach. Z szesnastu balonów, które startowały z Byzylei, dziewięć lądowało w Polsce, jeden w Czechosłowacji, trzy na Dolnym Śląsku, a dwa zwycięskie balony amerykańskie przeleciały: „U.S. Navy" (z załogą: Settle i Bushnell) — 1 536 km (lądowanie koło Kowna) i „Good-Year VIII" (von Orman i Blair) — 1 383 km (lądowanie na Wileńszczyźnie). Obydwa pokonały tę trasę w czasie ok. 44 godzin każdy.

Tak więc trzecia nagroda im. Gordon Bennetta dostała się na własność Amerykanom. Czwartą nagrodę ufundowała redakcja dziennika „Chicago Daily News". Zawody przeniosły się znowu za ocean, ale tym razem już na krótko.

(c.d.n.)

I NAUKA I CHĘĆ SZCZERA

Czy można wstąpić do Oficerskiej Szkoły Lotniczej bez ukończenia szkolenia szybowcowego w aeroklubie? Po badaniach lotniczo-lekarskich zostałem zakwalifikowany na szkolenie szybowcowe. Na drugi okres miałem jednak cztery oceny niedostateczne i dotychczas nie otrzymałem żadnego zawiadomienia z Aeroklubu Radomskiego. Bardzo chciałbym zostać pilotem. Drugie pytanie: czy są szkoły kształcące pilotów śmigłowców? — pisze **Waldemar Palka — Pionki, k.Radomia.**

Kandydat do Oficerskiej Szkoły Lotniczej musi obecnie przejść wstępne szkolenie w aeroklubach w ramach Lotniczego Przysposobienia Wojskowego I stopnia (szkolenie szybowcowe) i II stopnia (szkolenie samolotowe). Innej drogi do OSL nie ma. Oprócz chęci i dobrego zdrowia kandydat do OSL musi jednak wykazać się również dobrymi postępami w nauce.

Odpowiadając na drugie pytanie informujemy, że nie ma w Polsce szkoły, która by szkoliła pilotów śmigłowcowych. Piloci latający w Polsce na śmigłowcach wywodzą się z doświadczonych pilotów samolotowych. Przeszkolenie takich pilotów w pilotażu śmigłowców odbywa się w miarę potrzeby w wojsku lub w jedynej w kraju sekcji śmigłowcowej, istniejącej przy Aeroklubie Robotniczym w Świdniku.

PILOT AEROKLUBOWY

Jan Romeyko — Sopot. Odpowiadamy kolejno na pytania.

Samolot radziecki Tu-4 nie był produkowany na podstawie licencji samolotu amerykańskiego B-29.

POCZTA LOTNICZA

Na szkolenie samolotowe w aeroklubach (dla potrzeb aeroklubu) przyjmowani są wyłącznie piloci szybowcowi II klasy, którzy nie przekroczyli 24 roku życia. Szybownicy starsi pragnący latać na samolotach muszą mieć specjalne zezwolenie Zarządu swojego aeroklubu, zatwierdzone przez prezesa Aeroklubu PRL. Kandydatów bez przeszkolenia szybowcowego nie przyjmuje się na szkolenie samolotowe.

Nazwisko kolegi w Kąciku Przyjaciół Lotnictwa „Iskra" ogłosimy w jednym z najbliższych numerów „Skrzydlatej"

Pytanie z zakresu medycyny lotniczej przekazaliśmy lekarzowi lotniozemu.

Dziękujemy za uwagi dotyczące redagowania naszego tygodnika. Za uwagi i opinie o „Skrzydlatej" dziękujemy również **Czytelnikowi z Międzyrzecza Podlaskiego** oraz **Andrzejowi Ćwiokowi z Nysy.**

UZUPEŁNIAJMY SWOJĄ BIBLIOTEKĘ

Ryszard Hubisz — Niepołomice, Rynek 21, pow. Bochnia, woj. krakowskie odstąpi rocznik „Skrzydlatej Polski" z 1966 r.

Adam Malicki — Gliwice, ul. Mielęckiego 4 poszukuje numerów 1, 2 i 6 „Skrzydlatej" z br. W zamian może odstąpić inne numery „SP" z br.

NIE SKORZYSTAMY

Jerzy Kluzowicz — Zakopane. Z propozycji przysłania nam krzyżówek itp. rozrywek nie skorzystamy.

NIEWŁAŚCIWE PODPISY

Adam Wiech — Wojsław, pow. Mielec. Rzeczywiście, przesłane przez Pana zdjęcia szybowców wycięte z nru 3/1967 r „Horyzontów Techniki" przedstawiają niewłaściwe podpisy. Przy szybowcach „Kaczka" i „Jaskółka" po prostu zamieniono podpisy, natomiast pod zdjęciem przedstawiającym „Pirata" podpis powinien oczywiście brzmieć „Najnowszy polski szybowiec treningowo-wyczynowy „Pirat", a nie „Najnowszy polski szybowiec treningowo-wypoczynkowy „Pirat" jak wydrukowano.

Domyślić się trzeba, że działał tu wyłącznie chochlik drukarski. „Horyzonty Techniki" znane są bowiem z solidności podawanych informacji, w tym również dotyczących lotnictwa.

ZAKŁAD

„Proszę o rozstrzygnięcie zakładu: kto z Polaków był mistrzem świata w szybownictwie, a kto w akrobacji samolotowej?" — pisze **Feliks Szwarc z Krakowa.**

Mistrzami świata w szybownictwie byli: Adam Witek (1958 r), Edward Makula (1963 r), Jan Wróblewski (1965 r). Natomiast w akrobacji samolotowej żaden z Polaków nie zdobył tytułu mistrza świata.

W lotniczej KSIĘGARNI

Marek Koreywo, W KOSMICZNYM POJEZDZIE, Wydawnictwo „Nasza Księgarnia", Warszawa 1966, str. 117, cena 30 zł.

Podróż kosmiczna Jurija Gagarina wywołała na całym świecie ogromne wrażenie. W kołach naukowych uznano samo przez się, że od tego dnia w Kosmosie będą następowały wydarzenia jedne po drugich, w zawrotnym tempie i że będą one przy tym jeszcze bardziej zróżnicowane. To był początek. Po Gagarinie pomknęli w Kosmos następni astronauci. Jednocześnie prowadzono wielokierunkowe badania w dziedzinie lotów kosmicznych. Na dziesiątki, ba, setki, a nawet tysiące pytań trzeba było dać prawidłowe i poparte badaniami odpowiedzi. Jednym z bardzo wielu pytań naukowych było: czy bariera biologiczna nie okaże się zbyt trudna do przekroczenia?

Właśnie w swej książce Marek Koreywo próbuje odpowiedzieć na wiele pytań nurtujących młodego czytelnika. „Celem naszym — jak stwierdza we wstępie autor książki — jest pokazanie, choć bardzo powierzchowne, rozległej i skomplikowanej problematyki biologicznej, związanej z planami podboju Kosmosu. Chodzi nam o to, aby Czytelnik, nie mający przygotowania specjalistycznego, mógł ogólnie zorientować się w tym co jest, i w tym, co będzie w najbliższej przyszłości". Stąd też autor opierając się na źródłach naukowych z wielu dziedzin biologii, usiłuje pokazać dotychczasowe zdobycze nauki i na tej podstawie zarysować perspektywy, nie chce jednak czytelnika nużyć rozważaniami naukowymi. Sięga więc od czasu do czasu do fantazji, ale tylko w takim zakresie, jaki jest pomocny w zrozumieniu problemów naukowych. Nauka bez fantazji — jak stwierdza autor — jest martwa i prawdopodobnie nie miałaby szans rozwoju.

Nie zawsze można się zgodzić z autorem książki. Wydaje się nam, że książka popularno-naukowa, przystępnie napisana dla młodzieży, jest bardziej wartościowa dla młodego czytelnika niż książka popularno-naukowa poparta fantazją. Bywa bowiem często tak, iż młodemu czytelnikowi czasem trudno jest odróżnić fakty i rzeczywistość od fantazji.

DO i OD REDAKTORA

JANUSZ MEISSNER WYJAŚNIA

Szanowny Panie Redaktorze!

W nr 10/817 „Skrzydlatej", w notatce o śmierci Leonarda Buczkowskiego, są dwa błędy. Po pierwsze „Rapsodia Bałtyku" nie była filmem o tematyce lotniczej, lecz o Polskiej Marynarce Wojennej. Po drugie Buczkowski nie stawiał „pierwszych kroków" w szkole dęblińskiej, był natomiast w r. 1919 kandydatem na ucznia Niższej Szkoły Pilotów w Krakowie (jako podoficer administracyjny tej szkoły). Z bliżej nie znanych mi przyczyn nie został powołany na kurs pilotażu, niemniej jednak oswoił się tam ze sprawami latania i lotnictwa, co korzystnie wpłynęło później na jego pracę reżyserską. Pierwszym jego filmem lotniczym (według mego scenariusza) była „Gwiaździsta Eskadra" (1928—29), ostatni polski film niemy, później udźwiękowiony. Dwie role męskie grali w tym filmie oficerowie lotnictwa: ppłk pil. Jerzy Garbiński i mjr pil. Haberek.

Jeśli chodzi o scenariusz filmu na tle „Żądła Genowefy" i „L jak Lucy", to opracowałem do niego jedynie obszerny szkic. Buczkowski miał mi nadesłać swoje uwagi i życzenia do opracowania scenariusza szczegółowego. Niestety, już nie zdążył...

Łączę wyrazy szacunku i pozdrowienia
Janusz Meissner

OD REDAKCJI: Dziękujemy za wyjaśnienie. Jednocześnie pragniemy stwierdzić, że informacji na temat szkoły dęblińskiej oraz filmu „Rapsodia Bałtyku" udzielił reż. Leonard Buczkowski przedstawicielowi naszej redakcji w 1959 roku. Te właśnie informacje zostały wykorzystane w notatce o śmierci reż. L. Buczkowskiego.

LEKARZ ODPOWIADA

KRZYSZTOF WAWRZYŃSKI — Lublin, STANISŁAW KUPCZAJ — Krzeszowice. Stan uzębienia jamy ustnej stanowi bardzo poważne kryterium oceny zdolności do służby w powietrzu. Braki i wady uzębienia powodujące utratę zdolności do żucia są przyczyną choroby przewodu pokarmowego. Z problemem stanu uzębienia wiąże się wiele momentów specyficznych dla służby w powietrzu. Z tych względów rola uzębienia w naborze kandydatów ma tak duże znaczenie. Po wyleczeniu i uzupełnieniu protetycznym brakującego uzębienia kandydat może okazać się zdolny do służby w powietrzu. Stałe uzębienie protetyczne 2—3 brakujących zębów (most) nie dyskwalifikuje kandydata do lotnictwa. Natomiast kandydat z dostawką ruchomą nie może być dopuszczony do skoków spadochronowych. Nieprawidłowy zgryz, który upośledza proces odżywiania, dyskwalifikuje kandydata do OSL. Należy więc dbać o uzębienie i leczyć próchnicę uzębienia w pierwszym okresie.

MIECZYSŁAW P. — Piotrków Trybunalski. Etiologia zaburzeń nerwicowych u pilotów w zasadzie nie odbiega od procesu chorobowego u innych ludzi. Ma ona jednak swoiste cechy, wynikające ze specyfiki wykonywanego zawodu i środowiska. Pilotowanie współczesnych samolotów wymaga znacznie większego wysiłku ze strony układu nerwowego niż to miało miejsce dawniej. Zapobieganie powstawaniu nerwic nie jest łatwe. Duże znaczenie ma właściwe rozpoznanie i wczesne skierowanie na leczenie. Analiza pracy pilota wykazała, że zawód ten stawia wysokie wymagania nie tylko ze strony sprawności organizmu i wytrzymałości fizycznej, ale również ze strony układu nerwowego. Jednakże w wieku młodym rozpoznanie przewlekłej nerwicy z zaburzeniami wegetatywnymi może obejmować objawy zaburzeń czynnościowych ze strony różnych narządów. Odpowiedni tryb życia (sport, pływanie, gimnastyka) może przyczynić się do poprawy stanu zdrowia. Po roku kolega może starać się o skierowanie na badania lotniczo-lekarskie.

IRENA MACIEJEWSKA — Włochy. Pilot wypoczęty łatwiej i szybciej reaguje, lepiej spostrzega, łatwiej rozumuje. Najlepszym sposobem usuwania zmęczenia jest prawidłowy odpoczynek. Systematyczna gimnastyka i różne gry sportowe dają dobre samopoczucie i poprawiają kondycję fizyczną, co z kolei wywiera korzystny wpływ na ogólną wydajność pracy pilota.

JAN BOGUNIA — Dąbrówka. Po zabiegu operacyjnym należy zwrócić się do specjalisty chorób ocznych, który będzie mógł wydać orzeczenie.

RYSZARD MOTYKA — Paczków. Szybki rozwój lotnictwa, a w związku z tym stałe zwiększanie prędkości lotu i pułapu samolotu, nakłada na medycynę lotniczą nowe obowiązki. Warunki techniczne używanego obecnie sprzętu lotniczego wymagają od organizmu lotnika znacznej odporności na działanie czynników wysokościowych. W związku z tym przystosowanie organizmu lotnika do warunków panujących na dużych wysokościach oraz badanie jego indywidualnej odporności jest rzeczą konieczną i nieodzowną. Możliwość zarówno adaptacji, jak i badania indywidualnej odporności organizmu lotnika na czynniki związane z wysokością, stwarzają badania przeprowadzone w komorze niskich ciśnień, w której można otrzymywać warunki podobne do faktycznych warunków w czasie lotu. Urządzenie do sztucznego otrzymywania atmosfery wysokościowej nazywamy komorą niskich ciśnień (barokomorą). Pierwszym konstruktorem komory niskich ciśnień był Paul Bert. W celu skontrolowania stopnia odporności ustroju pilota na wpływ niedoboru tlenowego na wysokości, przeprowadza się w komorze niskich ciśnień badania według specjalnego schematu. Badania tego rodzaju oraz trening wysokościowy w komorze niskich ciśnień powodują powstawanie odczynów przystosowawczych ustroju do zmienionych warunków wysokościowych.

Dr med. HENRYK KLIMEK

KSIĄŻKI DO TWOJEJ BIBLIOTEKI

● **Praca zbiorowa ● ZAGADKA LILIOWEJ PLANETY. Wydawnictwo ISKRY, Warszawa 1966, str. 316, cena 12 zł (opowiadania fantastyczno-naukowe tłumaczone z rosyjskiego).**

Do czego służyły tajemnicze zwierciadła, znalezione w opuszczonych marsjańskich miastach? Dokąd odeszli ich mieszkańcy? Na te i inne pytania szukają odpowiedzi autorzy opowiadań zawartych w książce pod wiele mówiącym tytułem „Zagadka liliowej planety".

WKŁ

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52
tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"

Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale—FAI

Tygodnik lotniczy i astronautyczny
Adres redakcji:
Warszawa 1, ul. Widok 8.
Telefon: 27-33-78

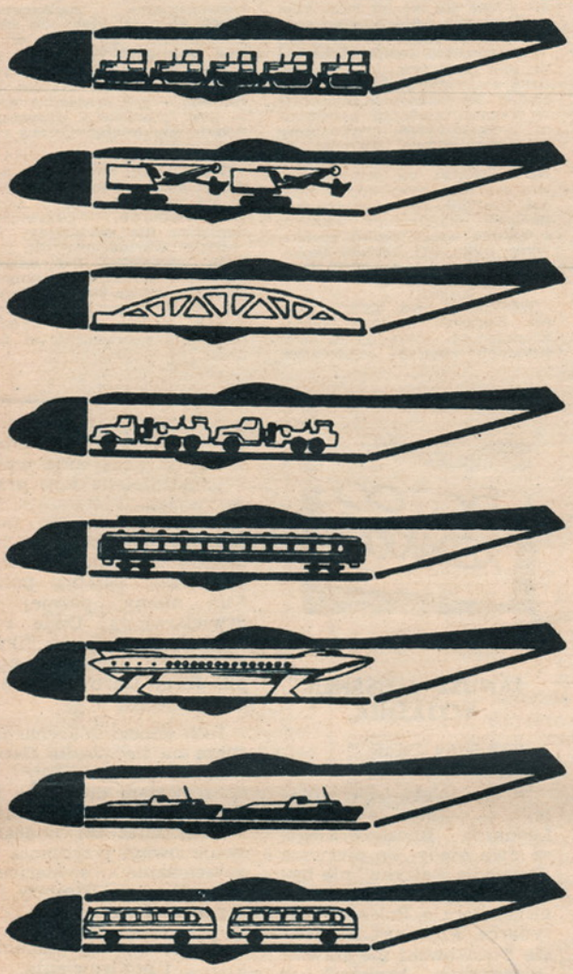
Redaguje Zespół: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — J. ZARĘBSKI; P. ELSZTEIN; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: ST. KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

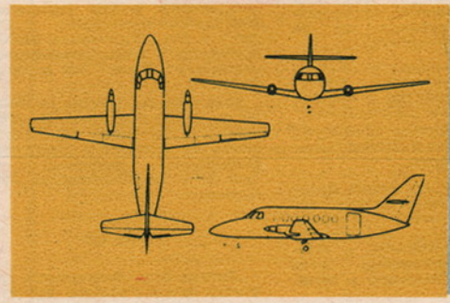
Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 3447 T-52

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

„ANTEUSZ" W SŁUŻBIE TRANSPORTU

Oto różne wersje załadunku radzieckiego olbrzyma turbośmigłowego An-22 „Anteusz". Kolejno, od góry: 5 buldożerów D-535 po 6 560 kG; 2 koparki E-656 po 22 100 kG; 5 przęseł żelbetowych po 12 000 kG; 2 urządzenia cementujące dla prac wiertniczych CA-300 po 15 500 kG; wagon pasażerski (49 500 kG); wodolot „Czajka" (14 200 kG); 2 statki dozorowe PS-5 po 11 400 kG lub 2 autobusy ŁAZ-699A po 7 840 kG.



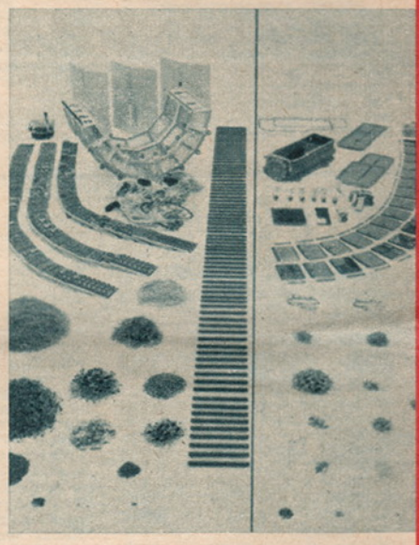


SAMOLOT DYSPOZYCYJNY I PASAŻERSKI HP-137 „JETSTREAM"

Samolot angielski opracowywany w zakładach Handley-Page. Ma przewozić 8 pasażerów w warunkach luksusowych lub 18 w wersji komunikacyjnej i towarowej. 2 silniki turbośmigłowe po 840 KM. Rozpiętość — 15,85 m, długość — 14,75 m, pow. nośna — 25,08 m². Ciężar własny — 3 175 kG, ciężar całkowity — 5 220 kG. Prędkość przelotowa — 480 km/h, zasięg max. 3 200 km, pułap — 10 000 m. Przewidywana produkcja seryjna — w 1968 r.

MIKROELEKTRONIKA

Przelicznik elektronowy rakiety międzykontynentalnej „Minuteman-1". Z lewej — typ D-17 złożony z 14 711 zwykłych elementów miniaturowych. Z prawej — typ D-37 złożony tylko z 5 510 elementów mikroelektronicznych. Nowy przelicznik zajmuje objętość 110 dm³, ma mniejszy pobór mocy elektrycznej oraz pamięć o 3-krotnie większej pojemności niż poprzedni.



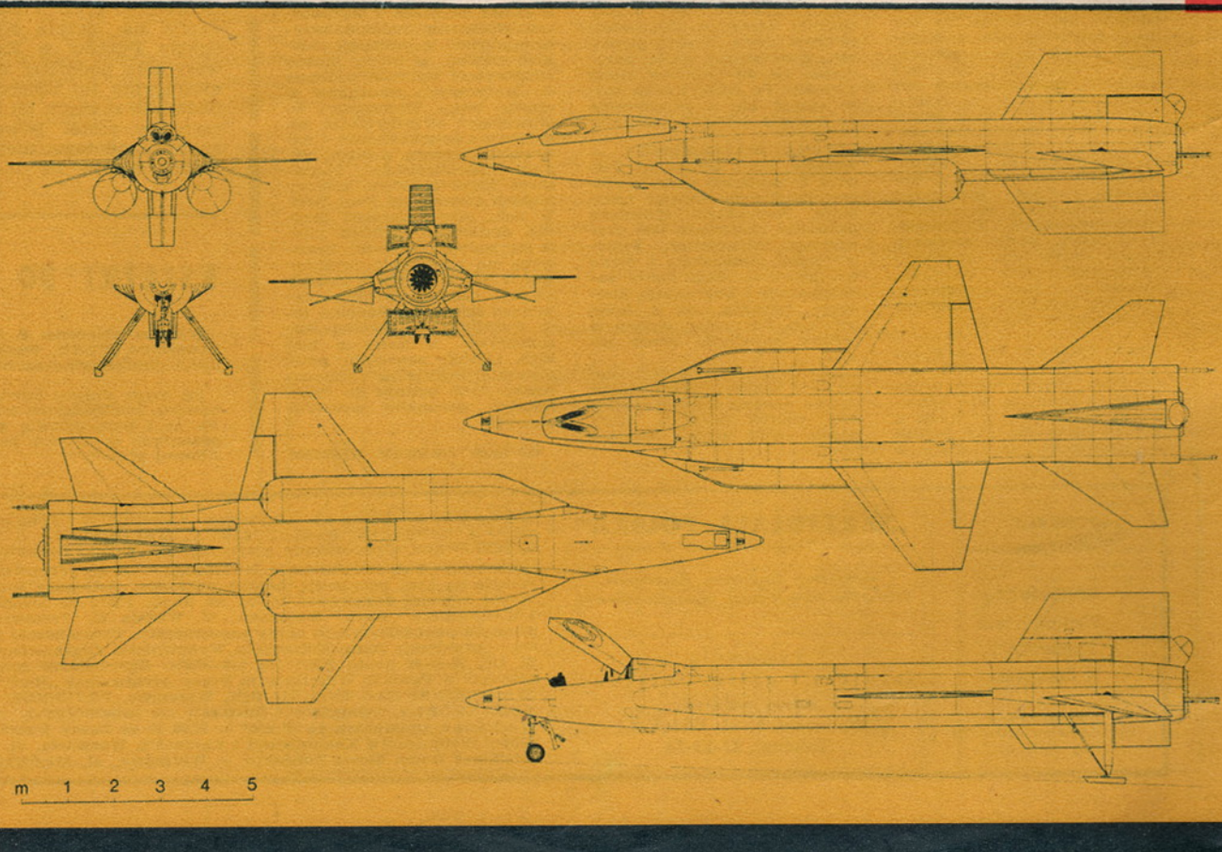
NA EKSPORT

Odrzutowy samolot szkolno-treningowy L-29 „Delfin" jest sztandarowym obiektem eksportowym przemysłu lotniczego CSRS. Jest on eksportowany do wielu krajów świata, w liczbie około 1 000 maszyn.

RAKIETOWY SAMOLOT DOŚWIADCZALNY X-15A-2

Rysunek przedstawia amerykański 1-miejscowy samolot doświadczalny North American X-15A-2. Konstrukcja w 65% ze stopów odpornych w zakresie temperatury od —165° do +650° C. Samolot jest pokryty czarnym lakierem silikonowym (0,01 mm) i dodatkowo przed startem warstwą zabezpieczającą grubości 17,8 mm na krawędziach płata i usterzenia. Sterowanie aerodynamiczne i strumieniowe (balistyczne) za pomocą pojedynczego drążka o 3 osiach obrotu, umieszczonego z lewej strony tablicy przyrządów. Silnik rakietowy na paliwo ciekłe LR-99 o ciągu regulowanym w zakresie od 10 433 do 27 216 kG. Okres międzyprzeglądowy silnika — 1 h pracy. Ciąg statyczny — 22 680 kG na wys. 0 m i 25 855 kG na wys. 13 700 m. Zbiorniki dodatkowe są odrzucane po uzyskaniu przez X-15 prędkości 2 200 km/h i pułapu 21 300 m (lądują na spadochronie — 10,36 m). Czas pracy silnika — 83 s (z dodatkowymi zbiornikami — 150 s).

(w/g „Flugwelt")



LOT

NOWINY

NR 64 ● MAJ 1967

POLSKIE LINIE LOTNICZE „LOT"

ODZNACZENIE PRACOWNIKÓW LOT-u

Z okazji Dnia Transportowca i Drogowca, w dniu 22 kwietnia br., w Sali Odrodzenia ratusza w Poznaniu odbyła się uroczysta dekoracja zasłużonych pracowników resortu Komunikacji.

Wysokie odznaczenia państwowe otrzymali również pracownicy Polskich Linii Lotniczych LOT.

Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski odznaczeni zostali: IGNACY BEDNAREK, mechanik lotniczy, obecnie na emeryturze; MIECZYSŁAW DAUKSZA, kapitan statku powietrznego; PIOTR GIERAK, starszy kontroler w Dziale Kontroli Technicznej; TADEUSZ ZEMBRZUSKI, starszy inspektor Centralnego Biura Sprzedaży i Rezerwacji.

Złote Krzyże Zasługi otrzymali: JAN BUTLAK, starszy mistrz Działu Samochodowego; WŁADYSŁAW JANNASZ, kierownik Wydziału Remontowego.

Srebrny Krzyż Zasługi: inż. ROBERT SŁABY, zastępca dyrektora PLL LOT do spraw handlowych.

Brązowy Krzyż Zasługi: KRYSTYNA SZYMAŃSKA-LIPIARZ, starsza stewardessa.

W Dniu Transportowca i Drogowca siedmiu pracowników LOT-u otrzymało odznaki wzorowego kierowcy oraz pięciu — brązowe medale „Za zasługi dla obronności kraju".

— 1967 —
MIĘDZYNARODOWY ROK TURYSTYKI
TURYSTYKA — PASZPORTEM POKOJU

ŚWIĘTO PRACY

TEGOROCZNE Święto Pracy załoga Polskich Linii Lotniczych LOT obchodziła w szczególnym nastroju. Zaledwie tydzień dzielił nas bowiem od tradycyjnego Dnia Transportowca i Drogowca, którego centralne uroczystości odbyły się w Poznaniu. Mieliśmy więc podwójną okazję do przeglądu i podsumowania naszej dotychczasowej pracy.

Osiągnięć jest sporo, przyniósł je zwłaszcza rok ubiegły. Uruchomiliśmy nowe linie krajowe i zagraniczne, wzbogaciliśmy nasz sprzęt latający o nowe turbośmigłowe samoloty, LOTowska służba naziemna dysponuje nowoczesnym sprzętem. Wzrosła także znacznie ilość przewiezionych pasażerów.

Świadomość tych osiągnięć jest dla nas wszystkich bodźcem do dalszego polepszania stylu pracy, podnoszenia wyników ekonomicznych przedsiębiorstwa, które jest naszym wspólnym, państwowym dobrem. Tym bardziej, że perspektywy są bardzo pomyślne i najbliższe miesiące powinny przynieść dalszy rozwój sieci zagranicznych i krajowych połączeń LOTu. Uruchomiona 17 kwietnia br. bezpośrednia linia z Katowic do Gdańska jest tego dowodem i zapowiedzią.

Pamiętamy także i o tym wszystkim co jeszcze przeszkadza nam w pracy, o zdarzających się błędach i niedociągnięciach. Pracujemy w trudnych warunkach — to prawda, ale już niejeden raz załoga Polskich Linii Lotniczych LOT dawała dowody, że potrafi pokonywać przeciwności.

Pragniemy i czynimy wszystko, aby pasażerowie linii zagranicznych i krajowych LOTu byli zadowoleni z naszych usług przewozowych. Staramy się o punktualność przylotów i odlotów (co jednak nie zawsze od nas zależy, bo warunki atmosferyczne niekiedy szybko się zmieniają), o sprawność i kulturę obsługi na pokładzie i w dworcach lotniczych.

Już za kilka miesięcy powitamy na pokładzie naszego samolotu półmilionowego pasażera bieżącego roku. Po raz pierwszy w swych dziejach Polskie Linie Lotnicze LOT przekroczą tę „magiczną" liczbę przewiezionych w ciągu jednego roku osób. I to też cieszy, i to także jest bodźcem do lepszej i wydajniejszej pracy.

Pamiętajmy, że naszą pracę oceniają nie tylko pasażerowie, również opinia publiczna i najwyższe władze państwowe. Dowodem uznania dla całej załogi LOTu było wyróżnienie z okazji Dnia Transportowca i Drogowca ośmiu naszych towarzyszy pracy wysokimi odznaczeniami państwowymi.

POMOC I WSPÓŁPRACA

W Warszawie spokali się ostatnio dyrektorzy naczelni, handlowi i techniczni przedsiębiorstw lotnictwa komunikacyjnego krajów socjalistycznych. Podstawowym zadaniem dorocznej narady roboczej było dalsze zacieśnienie współpracy w przewozach pasażerskich i towarowych, w wymianie specjalistów i doświadczeń, w udzielaniu sobie wzajemnej pomocy przy wykonywaniu szczególnie trudnych zadań przewozowych.

Uczestnicy obrad zwiedzili Warszawę oraz Żelazową Wolę i Łowicz.

Fragment sali obrad dyrektorów naczelnych przedsiębiorstw lotnictwa komunikacyjnego krajów socjalistycznych.

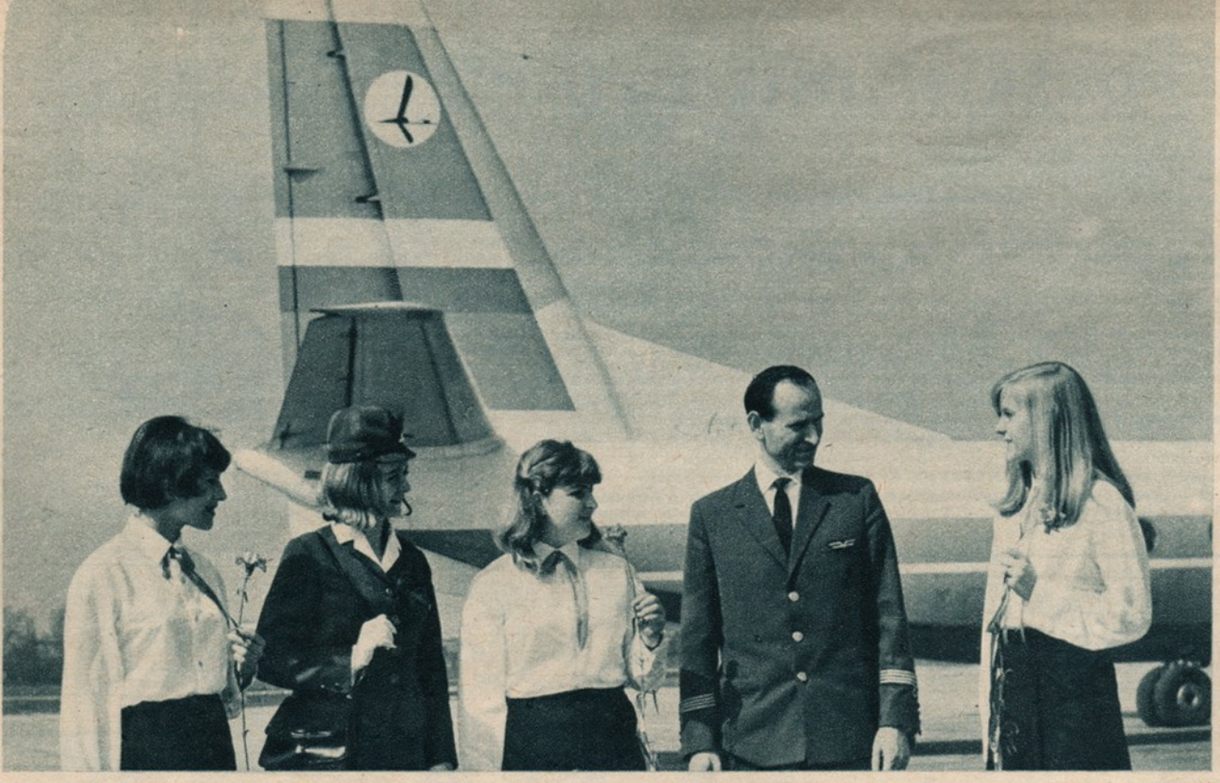
Przylot dyrektorów naczelnych na warszawską naradę. Od prawej: W. Michajłow (Aeroflot), Z. Gungaa (Mongolskie Linie Lotnicze) oraz witający ich na lotnisku dyrektor PLL LOT inż. Jan Zwierzyński.

Dyrektor handlowy Węgierskich Linii Lotniczych „Malev" W. Zamek w towarzystwie dyrektora handlowego LOTu inż. Roberta Słabego.

Powitanie dyrektora technicznego Mongolskich Linii Lotniczych — L. Ajura.

Przybycie do Warszawy dyrektora naczelnego Interflugu — E. Aschenbacha (drugi od prawej) w otoczeniu dyrektora PLL LOT inż. Jana Zwierzyńskiego oraz warszawskiego reprezentanta Interflugu — Kurta Jaworskiego.

Serdeczne powitanie na rynku w Łowiczu.



KWIATY DLA LOTU

W warszawskim Porcie Lotniczym gościliśmy sympatyczną delegację dziewcząt z jednej ze szkół warszawskich, które z okazji Święta Pracy wręczyły kapitanowi Marianowi Witkowskiemu czerwone goździki, składając na jego ręce życzenia dla całej załogi PLL LOT — dalszych osiągnięć w pracy zawodowej i społecznej, nowych połączeń krajowych i zagranicznych, odrzutowych samolotów. W imieniu LOT-u — serdecznie dziękujemy.

LATAJĄCE WĘGORZE

Co roku, w kwietniu, maju i czerwcu, samoloty LOT-u przewożą nieco osobliwy towar. Jest to narybek węgorza, przeznaczony dla naszych rzek. Zadanie niełatwe, jeśli się weźmie pod uwagę, że te kilkucentymetrowe rybki muszą być przewożone w specjalnych warunkach, w jednakowej, chłodnej temperaturze, w odpowiednich pojemnikach. Poza tym lot nie może być przerwany, trzeba jak najszybciej dostarczyć węgorze do odbiorców. W przeciwnym wypadku delikatnemu narybkowi grozi po prostu zniszczenie. A przecież nie zawsze można z góry przewidzieć, czy pogoda nie spłata załodze samolotu jakiegoś figla, czy na czas uda się przylecieć do kraju.

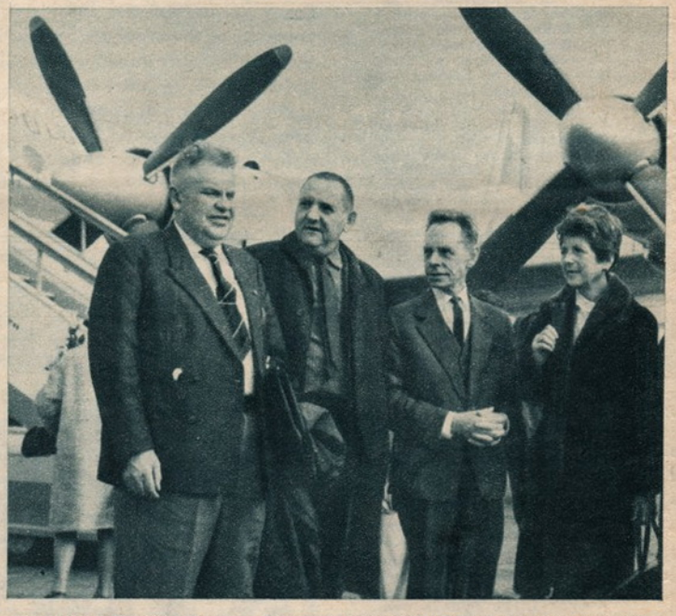
Narybek węgorza łowiony jest również w szczególnych warunkach. Musi być odpowiednia temperatura i pogoda, łowy odbywają się przy księżycu. Załadowane rybkami pojemniki natychmiast odwożone są samochodami-chłodniami na najbliższe lotnisko. Samolot specjalny LOT-u typu IŁ-14 wyrusza po węgorze wieczorem, by jeszcze przed świtem znaleźć się na lotnisku w Bordeaux, Nantes, St. Nazaire, w Bristolu czy Amsterdamie. Tam bowiem odbywa się załadunek węgorza. Potem trzeba jeszcze sprawdzić czy pojemniki są odpowiednio chłodzone lodem i niemal natychmiast następuje start w rejs powrotny. Teraz wszystko zależy wyłącznie od szybkości samolotu i warunków pogodowych. W Poznaniu, Ornecie, Bydgoszczy, czasami w Warszawie czekać będą specjalne samochody centrali handlowej „Animex", która zajmuje się sprowadzaniem narybku węgorza z Francji, Anglii i Holandii. Lot musi być jak najspokojniejszy. Burza na trasie, a wraz z nią wyładowania elektryczne oraz kołysanie samolotu powodują masowe wymieranie narybku.

Z CAŁEGO ŚWIATA DO OŚWIĘCIMIA

Od lewej: H. Schwarz, sekr. gen. MK Neuengamme, O. Kohlhoffer, z MK Dachau oraz towarzysząca im dziennikarka

NA wielką międzynarodową uroczystość odsłonięcia pomnika w Oświęcimiu, która odbyła się w niedzielę 16 kwietnia br., przybyły wycieczki byłych więźniów obozów hitlerowskich oraz krewni, przyjaciele i koledzy ofiar oświęcimskiego obozu — m. in. z Argentyny, Belgii, Francji, Grecji, Holandii, Izraela, Węgier, Włoch i ZSRR. W Oświęcimiu zjawiły się także liczne ekipy telewizyjne, radiowe i prasowe z wielu państw. Hołd pamięci czterem milionom pomordowanych złożyło ponad 200 tysięcy manifestantów.

Wiele zagranicznych delegacji przybyło do Polski na pokładach samolotów PLL LOT. M. in. z rejsowego połączenia Wiedeń — Warszawa skorzystał p. Zygmunt Sobolewski-Sherwood z Toronto, który podróżował z dalekiej Kanady poprzez lotniska Londynu, Paryża, Brukseli, Amsterdamu, Hamburga, Frankfurtu nad Menem i Wiednia w oświęcimskim posiaku z numerem obozowym 88 i napisem „Auschwitz".



Od lewej: Marcel Paul — przewodniczący Międzynarodowego Komitetu Więźniów Mauthausen, Charles Desirat — przewodniczący MKW Sachsenhausen, W. Czarnecki — członek RN ZBoWiD, Odette E. Gruffy — członek MKW Oświęcimia, Rene Laval — członek MK Oświęcimia.

Na zdjęciu po prawej: Delegacja jugosłowiańskich oświęcimiaków po przybyciu na lotnisko Okęcie. Drugi od lewej — Ahmed Schović, drugi od prawej — Mirko Kalezić. W środku zastępca sekretarza generalnego ZBOWiD-u H. Matysiak, witający gości.

Na zdjęciu u dołu: przylot sekretarza generalnego FIR — J. Toujas (z lewej). Witał go sekretarz ZG ZBOWiD — Szkuta.

PRZYGODA ZE SZPAKAMI

NIEZWYKLE żywy oddźwięk w prasie krajowej i zagranicznej znalazła niecodzienna przygoda załogi i pasażerów polskiego Ił-18 lecącego z Wiednia do Warszawy. Jak wiadomo, tuż po starcie maszyna zderzyła się z chmarą szpaków, które spowodowały unieruchomienie lewego zewnętrznego silnika „osiemnastki". Załoga kapitana Zygmunta Krasonia zachowała spokój. Ponieważ startu nie można było już przerwać, po nabraniu wysokości kapitan Krasoń skontaktował się z kierownictwem ruchu wiedeńskiego lotniska w Schwechat i poprosił o pozwolenie na awaryjne lądowanie. Odbyło się ono szczęśliwie przy trzech pracujących silnikach.

Prasa krajowa i zagraniczna z dużym uznaniem podkreśliła wysoki kunszt pilotażu załogi Ił, w skład której wchodzili: kpt. Zygmunt Krasoń, drugi pilot kpt. Romuald Chlebowski, nawigator Zdzisław Wąs, radiooperator Stefan Wąsiewicz, mechanik Jerzy Daszkowski oraz mechanik elektryk Jerzy Kostyra. Pasażerami opiekowały się stewardessy: Alicja Gerwat-Duryasz, Ewa Dobrowolska, Elżbieta Gortat i Barbara Oleszko.

Pasażerowie samolotu, wśród których znajdowali się minister Komunikacji Piotr Lewiński oraz znany reżyser Aleksander Bardini, odlecieli do Warszawy specjalnie przysłanym samolotem typu An-24.

Przy okazji warto podkreślić, że wiedeńska przygoda ze szpakami udowodniła słuszność szkolenia załóg latających LOT-u na wypadek awarii silników. W czasie lotów ćwiczebnych nasi piloci muszą startować i lądować z jednym wyłączonym silnikiem.

Kapitanowi Zygmuntowi Krasoniowi i jego załodze „LOT Nowiny" składają serdeczne gratulacje i życzą zawsze pomyślnych rejsów.

Opowiadał nam reprezentant PLL LOT w Londynie, mgr Zbigniew Dąbkowski, że w akcji pod hasłem „narybek" bierze udział niemal cała załoga placówki. Trzeba bowiem wszystko na czas przygotować, postarać się o lód, co nie jest łatwe, np. w angielską niedzielę. W dniu 8 maja ub.r. w małym mieście Bristol sprawa wydawała się już niemal beznadziejna. Przez ponad trzy godziny telefonicznie szukano lodu. Udało się wreszcie zaangażować do współpracy osiem restauracji, chłodnię żywnościową i jedną małą wytwórnię lodów konsumpcyjnych. Z trudem zgromadzono 500 kg lodu. Emocje były tym większe, że narybek był już odłowiony i nie mógł już wrócić z powrotem do basenów bez utraty około 25 procent ogólnego stanu. Dla ilustracji można podać, że jeden ładunek (ok. 2,4 tony), to około 6 milionów sztuk narybku o wartości 4,5 tys. funtów angielskich, czyli ok. 15 tys. dolarów.

Przylot pierwszego polskiego samolotu po węgorze na bristolskie lotnisko Lulsgate wywołał w mieście wielką sensację. Stacja telewizyjna ITV oraz rozgłośnia BBC nadały w swych dziennikach rozmowę z kapitanem samolotu IŁ-14, w wielu gazetach ukazały się obszerne artykuły i zdjęcia na temat: jak Polskie Linie Lotnicze LOT przewożą z Bristolu zakupione węgorzyki. Była to dla LOT-u spontaniczna i w dodatku bezpłatna reklama, która w Anglii jest dość droga (1 minuta reklamy w telewizji kosztuje około tysiąca funtów).

W roku bieżącym samoloty specjalne LOT-u wykonają około piętnastu rejsów po narybek. Doświadczenia poprzednich lat niewątpliwie pomogą, by młode węgorze, zdrowe i całe, dotarły do polskich rzek i jezior.

Ostatnia kontrola jakości narybku. Za kilkanaście minut samolot wystartuje w daleki rejs do Warszawy.

Załadunek pół tony narybku węgorza w bristolskim porcie lotniczym Lulsgate. Od lewej do prawej: J. A. Milne, przedstawiciel bazy węgorzy w Epney, Krzysztof Wernik, przedstawiciel „Animexu" i kapitan Zymunt Pawlaczyk.

SYNDYK RZYMU W WARSZAWIE

Na lotnisku Okęcie witaliśmy ostatnio syndyka Rzymu, dr Amerigo Petrucci, który przybył do Warszawy na otwarcie wystawy fotograficznej pod nazwą „Spojrzenie na Rzym" w Pałacu Kultury i Nauki.

Wysiadającego z samolotu PLL LOT mera Wiecznego Miasta witał przewodniczący Stołecznej Rady Narodowej, Janusz Zarzycki.

Na zdjęciu: w chwilę po wylądowaniu. Stoją od lewej ojcowie miast — Warszawy i Rzymu wraz z towarzyszącymi osobistościami.

SZYK I WDZIĘK

Na pokładzie LOT-owskiego Ila-18 przybyła z Rzymu do Warszawy ekipa włoskich modelek. Reprezentowały one największe domy mody Rzymu na specjalnym pokazie w Sali Kongresowej Pałacu Kultury i Nauki. Włoszki bardzo podobały się publiczności, one z kolei zwierzyły się nam, że w Locie pracują bardzo przystojni i pełni galanterii piloci. Chwaliły także wygodną podróż naszym samolotem.

KONFERENCJA SPATA

W pierwszych dniach kwietnia odbyła się w Warszawie doroczna konferencja amerykańskich biur podróży, zrzeszonych w SPATA (Society of Polish American Travel Agents) oraz PBP Orbis przy współudziale PLL LOT oraz innych zainteresowanych instytucji. Przedmiotem obrad były zagadnienia dalszego rozwoju turystyki do Polski oraz forma rozszerzenia współpracy w latach następnych pomiędzy SPATA i PBP Orbis.

Dyrekcję Polskich Linii Lotniczych LOT reprezentował inż. Antoni Czarnota, który omówił możliwości przewozowe LOT-u z krajów zachodnioeuropejskich do Polski oraz do innych krajów tranzytem przez Warszawę. Inż. Antoni Czarnota stwierdził także, że LOT współpracuje ze SPATA od szeregu lat, a z chwilą otwarcia przedstawicielstwa w Nowym Jorku, w 1961 roku, zgłosił swój akces jako członek stowarzyszony, tzw. „allied member SPATA".

Szczególnie dobre wyniki osiągnął LOT w roku ubiegłym w obsłudze turystów amerykańskich. W porównaniu do 1965 roku przewozy te na europejskich liniach LOT-u wzrosły o ponad 35 procent. Rok bieżący zapowiada się także pomyślnie. Rozkład zagranicznych i krajowych połączeń LOT-u w dużej mierze uwzględnia potrzeby ruchu pasażerskiego z Ameryki Północnej. W celu skrócenia czasu trwania podróży do Polski uruchomiono bezpośrednie połączenie, bez międzylądowań z Paryża, Londynu, Amsterdamu, Rzymu i Zurychu do Warszawy. Poza tym LOT zamierza włączyć do sieci połączeń międzynarodowych także Gdańsk i Kraków.

Obrady konferencji SPATA. Pierwszy z lewej prezes SPATA, właściciel BP „Fregta Travel" — Bolesław Łaszewski. Od prawej: Dyrektor naczelny PBP Orbis — Kornel Argasiński, przedstawiciel Dyrekcji PLL LOT — inż. Antoni Czarnota, przedstawiciel Towarzystwa „Polonia" — dyr. Brosz.

Uczestnicy konferencji wzięli udział w cocktailu, zorganizowanym przez Dyrekcję Orbisu i PLL LOT. Była to okazja do wymiany uwag i wrażeń z przebiegu obrad. Od lewej: Bronisław Wągiel, dyrektor handlowy SPATA, właściciel Biura Podróży „Wągiel Travel", Edmund Liszka, skarbnik SPATA, właściciel BP „Liszka Travel" oraz inż. Robert Słaby, dyrektor handlowy PLL LOT.

W SŁUŻBIE ZDROWIA

Wśród pasażerów krajowych i zagranicznych linii LOT-u zdarzają się i tacy, którzy wymagają szczególnie troskliwej opieki. Są to chorzy, udający się do klinik specjalistycznych. W razie potrzeby na pokładzie samolotu instalowane są specjalne nosze. Ostatnio LOT-owskim Ilem-18 odleciał do Zurychu ciężko chory chłopiec. Po dwóch godzinach i piętnastu minutach znalazł się on pod opieką szwajcarskich specjalistów.

ROLLING STONES

Na pokładzie samolotów LOT-u gościliśmy już wielu słynnych aktorów, piosenkarzy i muzyków, a także popularne zespoły big-beatowe. Ostatnio z Paryża do Warszawy przybył zespół „Rolling Stones", pod wodzą kierownika i solisty Micka Jaggera. Sympatyczni Anglicy zdobyli sobie uznanie warszawskiej publiczności za wysoki poziom artystyczny występów.

ODLOT FILHARMONII

Specjalnymi samolotami LOT-u typ Il-18 i An-24 odleciała do Londynu orkiestra symfoniczna Filharmonii Narodowej wraz z solistami oraz dyrygentami — Witoldem Rowickim i Stanisławem Wisłockim.

Na naszych zdjęciach: polscy muzycy przed odlotem do Londynu oraz załadunek harfy na pokład Ila-18.

DZIĘKUJEMY

Z okazji dorocznego Dnia Służby Zdrowia odbyło się na warszawskim Okęciu spotkanie pracowników ambulatorium lekarskiego LOTu z przedstawicielami załogi. Serdeczne przemówienie wygłosił przewodniczący Rady Zakładowej Związku Zawodowego Transportowców i Drogowców — Eugeniusz Popławski, dziękując pracownikom LOT-owskiej służby zdrowia za ich ofiarną pracę.

Na zdjęciu od prawej: Eugeniusz Popławski, dr Kazimiera Czerwińska-Ślusarska, sekretarz RZ ZZTD — Zbigniew Kozoń, pielęgniarka Elżbieta Wojdyła, dr Tadeusz Śliwiński.

BŁĘKITNY AUTOBUS

Przypominamy, że od 1 kwietnia obowiązuje nowy rozkład autobusów LOTu, kursujących pomiędzy lotniskiem Okęcie i Biurem Miejskim przy ul. Waryńskiego 9. Koszt przejazdu — 5 zł, czas — 15 minut. W dni powszednie autobusy kursują co 15 minut od godziny 5.15 do 21.30, potem zależnie od potrzeb wynikających z przylotów. W dni świąteczne od godz. 5.45 do 18.45, potem również zależnie od potrzeby.

TO BYŁ PRIMA APRILIS

W poprzednim numerze „LOT Nowin" podaliśmy informację o zaangażowaniu na lotnisko Okęcie „psiej niani", psa rasy bokser imieniem Hipolit. Miał on zabawiać gonitwą na specjalnym wybiegu udające się w podróż lotniczą pieski. Jakkolwiek Hipolit istnieje naprawdę — o czym świadczyło zresztą jego zdjęcie — to jednak wiadomość o zatrudnieniu go w warszawskim porcie lotniczym było „prima aprilisowym" żartem.

Przy okazji pragniemy wyjaśnić, że pozostałe informacje o przewozie psów na pokładach samolotów PLL LOT są całkowicie prawdziwe. Podróżujące wraz ze swymi właścicielami psy umieszczane są w specjalnych, odpowiednio przystosowanych i wygodnych klatkach. Koszt przewozu na liniach krajowych jak za bagaż, a więc od 1,65 zł do 2,85 zł za kilogram, zależnie od połączenia. Zawsze jednak lepiej uprzedzić recepcję o zamiarze zabrania z sobą psa w podróż, aby na czas przygotowano odpowiednią klatkę.

Pieskom i ich właścicielom w imieniu Hipolita życzymy przyjemnych podróży na pokładach naszych samolotów.

ROZMOWY NA LOTNISKU

TO nie było łatwe zadanie, ale postanowiliśmy spróbować. Najlepszy obecnie na świecie angielski zespół big-beatowy „Rolling Stones" przebywał w Polsce bardzo krótko i dał tylko dwa występy w Sali Kongresowej Pałacu Kultury w Warszawie. Po wielu perypetiach udało nam się jednak porozmawiać z szefem i solistą zespołu Mickiem Jaggerem.

— Zwykle podróżujemy bardzo dużo — mówi Mick Jagger — ale obecnie nasze europejskie tournee to zwariowany wyścig z czasem. Do poszczególnych miast wpadamy „jak po ogień" i niemal zaraz po występie pędzimy na lotnisko. Wolę nie myśleć co by się stało, gdyby nagle gdzieś na trasie popsuła się pogoda i nie moglibyśmy lecieć. Cały niemal godzinowy plan poszedłby na marne. Tego rodzaju obawy przeżyliśmy w Paryżu. Na lotnisku ktoś nam powiedział, że w Warszawie jest mgła i być może nie będziemy mogli polecieć. Musielibyśmy zrezygnować z występów w Polsce, a bardzo nam na nich zależało — nigdy tu przecież jeszcze nie byliśmy. Sympatyczny przedstawiciel LOTu w Paryżu szybko rozwiał jednak nasze obawy. Wkrótce też znaleźliśmy się na pokładzie polskiego samolotu typu Il—18. Załoga powitała nas bardzo serdecznie, szczególnie podobały nam się zgrabne i miłe stewardessy. Stwierdziliśmy jednogłośnie, że uroda i wdzięk Polek zasługują na najwyższe uznanie.

— A jak ocenia pan powitanie na Okęciu?

— Prawdę mówiąc mieliśmy trochę obaw, że przyjdzie zbyt wielu zwolenników muzyki big - beatowej i będziemy mieli z nimi sporo kłopotów. Nie wszędzie bowiem służbie porządkowej udawało się opanować tłumy nastolatków i niejeden raz o mało nas dosłownie nie rozszarpano „na pamiątkę". Tym razem wszystko poszło jak z płatka, może to dzięki temu, że nie ogłoszono dokładnego terminu naszego przylotu. Wielu sądziło, że przylecimy prosto z Londynu. Tak więc powitanie było bardzo miłe — już na schodkach sympatyczne dziewczęta wręczyły nam kwiaty.

— Dokąd teraz prowadzi trasa tournee?

— Do Zurychu. Pakujemy właśnie manatki, choć jesteśmy bardzo zmęczeni dwoma występami. Samolot mamy rano i już po dziesiątej będziemy w Szwajcarii. Cieszymy się, że raz jeszcze spotkamy się z polskimi pilotami i dziewczętami w granatowych mundurkach. Na pożegnanie zaśpiewamy im na pokładzie którąś z naszych piosenek. Na pewno będzie nam wszystkim miło i wesoło.

— Czy zwiedziliście Warszawę?

— Trochę udało nam się zobaczyć, ale czy my w ogóle możemy coś zwiedzać? Zaraz by nas rozpoznano. A tak bardzo chciałoby się pochodzić trochę w tłumie, żeby nikt się nie oglądał i nie prosił o autografy. Nie, nie jesteśmy zarozumiali, to po prostu publiczność i wielbiciele naszego stylu czynią z nas niewolników.

— Czy ma pan jakieś życzenia?

— Tak i to dwa. Przede wszystkim chciałbym pogratulować Dyrekcji Polskich Linii Lotniczych LOT tak doskonale wyszkolonych (lądowania prawie nie poczuliśmy) pilotów i miłych stewardess. A poza tym kilku z nas zbiera namiętnie prospekty i nalepki lotnicze. Prosimy o parę egzemplarzy i z góry dziękujemy. Prosimy też o zdjęcia, które wykonał na lotnisku fotoreporter LOTu. Będą dla nas miłą pamiątką. Przy okazji pięknie proszę pozdrowić służbę techniczną na lotnisku Okęcie za miłe powitanie nas po przylocie. I do zabaczenia znowu w Polsce. Może nam się uda...

Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka 17, pokój 256, tel. 22-30-21, wew. 44. Redaktor: JERZY WOYDYŁŁO. Wkładka do numeru 19 (826) z dnia 7 maja 1967 „Skrzydlatej Polski".

Zdjęcia w numerze: Marian Kobrzyński.